



ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XII — N.º 172

CAPITAL FEDERAL

SEXTA-FEIRA, 25 DE OUTUBRO DE 1957

Presidência

Convocação de sessão conjunta para apreciação de "veto" presidencial

O Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 70, § 3.º, da Constituição Federal, e do art. 45 do Regimento Comum, convoca as duas Casas do Congresso Nacional para, em sessão conjunta a realizar-se no dia 29 do mês em curso, às 21 horas, no edifício da Câmara dos Deputados, conhecerem do veto presidencial ao Projeto de Lei (n.º 636, de 1951, na Câmara dos Deputados e n.º 25, de 1953, no Senado Federal) que dispõe sobre normas gerais de regime penitenciário, em conformidade do que estatui o art. 5.º, n.º XV, letra b, da Constituição Federal e amplia as atribuições da Inspeção Geral Penitenciária.

Senado Federal, em 7 de Outubro de 1957.

João Goulart

Convocação de sessão conjunta para apreciação de "veto" presidencial

O Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 70, § 3.º, da Constituição Federal, e do art. 45 do Regimento Comum, convoca as duas Casas do Congresso Nacional para, em sessão conjunta a realizar-se no dia 5 de Novembro próximo, às 21 horas, no edifício da Câmara dos Deputados, conhecerem do veto presidencial ao Projeto de Lei (n.º 1.386, de 1956, na Câmara dos Deputados e n.º 131, de 1957, no Senado Federal) que dispõe sobre créditos orçamentários destinados à defesa contra as secas do Nordeste, regula a forma de pagamento de prêmios pela construção de açudes em cooperação e dá outras providências.

Senado Federal, em 9 de outubro de 1957.

Senador Apolônio Sales

Vice-Presidente, no exercício da Presidência

Convocação de sessão conjunta para apreciação de veto presidencial

O Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 70, § 3.º, da Constituição Federal, e do art. 45 do Regimento Comum, convoca as duas Casas do Congresso Nacional para, em sessão conjunta a realizar-se no dia 7 de Novembro próximo, às 21 horas, no edifício da Câmara dos Deputados, conhecerem do veto presidencial ao Projeto de Lei (n.º 383, de 1955, na Câmara dos Deputados, e n.º 60, de 1956, no Senado Federal) que concede amparo do Estado aos conscritos (recrutas) acidentados ou invalidados, no interior dos estabelecimentos militares ou durante o deslocamento a que estejam sujeitos por força de convocação para prestação do serviço militar.

Senado Federal, em 11 de Outubro de 1957.

Senador Apolônio Sales

Vice-Presidente, no exercício da Presidência

O Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 70, § 3.º, da Constituição Federal, e do art. 45 do Regimento Comum, convoca as duas Casas do Congresso Nacional para, em sessão conjunta a realizar-se no dia 12 de Novembro próximo, às 21 horas, no edifício da Câmara dos Deputados, conhecerem do veto presidencial ao Projeto de Lei (n.º 3.530, de 1953, na Câmara dos Deputados, e n.º 82, de 1957 no Senado Federal) que regula a contagem de tempo de serviço para os paraquedistas militares.

Senado Federal, em 15 de Outubro de 1957.

Senador Apolônio Sales

Vice-Presidente no exercício da Presidência

SENADO FEDERAL

Mesa

Presidente — João Goulart (Vice-Presidente da República).

Vice-Presidente — Senador Apolônio Sales.

1.º Secretário — Senador Lima Teixeira.

2.º Secretário — Senador Freitas Cavalcanti.

3.º Secretário — Senador Victorino Freire.

4.º Secretário — Senador Kerginaldo Cavalcanti.

1.º Suplente — Senador Mourão Vieira.

2.º Suplente — Senador Prisco dos Santos.

Comissão Diretora

Apolônio Sales — Presidente.
Lima Teixeira.
Freitas Cavalcanti.
Victorino Freire.
Kerginaldo Cavalcanti.
Mourão Vieira.
Prisco dos Santos.
Secretário: Luiz Nabuco (Diretor Geral da Secretaria).

Comissões Permanentes

Comissão de Constituição e Justiça

Cunha Melo — Presidente.
Argemiro de Figueiredo — Vice-Presidente (2).
Gilberto Marinho.

Benedito Valladares.
Caspar Velloso.
Ruy Carneiro (1).
Lourival Fontes (3).
Lima Guimarães.
Daniel Krieger.
Atílio Vivacqua.
Line Prestes.
Juracy Magalhães (4).
Sr. Francisco Gallotti.

2) Substituído temporariamente pelo Sr. Mário Porto.

3) Substituído temporariamente pelo Sr. Lauro Hora.

4) Substituído temporariamente pelo Sr. João Villasbôas.

Secretário — Miécimo dos Santos Andrade.

Reuniões — Terças-feiras, às 10 horas.

Comissão de Economia

Juracy Magalhães — Presidente.
Fernandes Távora — Vice-Presidente.

Carlos Lindemberg.

Gomes de Oliveira (1).

Alencastro Guimarães.

Linneu Prestes.

Alô Guimarães.

(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Fausto Cabral.

Reuniões às terças-feiras, às 16 horas.

Secretário — Renato Chermont, Oficial Legislativo.

Comissão de Educação e Cultura

Lourival Fontes — Presidente.
Ezechias da Rocha — Vice-Presidente.

Gilberto Marinho.
Mourão Vieira.
Reginaldo Fernandes.
Mem de Sá.
Ary Vianna.
Secretário — Diva Gallotti.
Reuniões — Quartas-feiras, às 15 horas.

Comissão de Finanças

Alvaro Adolpho — Presidente.
(*) Vivaldo Lima — Vice-Presidente.

Lameira Bittencourt.
Ary Vianna.
Onofre Gomes.
Paulo Fernandes.
(**) Carlos Lindemberg.
Mathias Olympio.
Lima Guimarães.
Fausto Cabral.
Daniel Krieger.
Juracy Magalhães.
Júlio Leite.
Othon Mäder.
Lino de Mattos.
Noyaes Filho.
Domingos Velasco.

SUPLENTE

Gaspar Velloso.
Mourão Vieira.
Atílio Vivacqua.
Lineu Prestes.
Mem de Sá.
(*) Substituído temporariamente pelo Sr. Neves da Rocha.
(**) Substituído temporariamente pelo Sr. Francisco Gallotti.

Comissão de Redação

2 — Gaspar Velloso (*) — Vice-Presidente.
3 — Argemiro de Figueiredo. (**)
4 — Saulo Ramos. (***)
5 — Sebastião Archer.
(*) Substituído, interinamente, pelo Sr. Ruy Carneiro.
(**) Substituído, interinamente, pelo Sr. Daniel Krieger.
(***) Substituído, interinamente, pelo Sr. Mourão Vieira.
Secretaria — Cecília de Rezende Martins.
Reuniões — Terças-feiras, às 15 horas.

Comissão de Relações Exteriores

Georgino Avelino.
João Villasboas — Vice-Presidente.
Lourival Fontes.
Bernardes Filho.
Gilberto Marinho.
Benedito Valladares.
Auro Moura Andrade.

EXPEDIENTE**DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL**

DIRETOR GERAL

ALBERTO DE BRITO PEREIRA

CHEFE DO SERVIÇO DE PUBLICAÇÕES
MURLO FERREIRA ALVESCHEFE 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

FUNCIONARIOS**Capital e Interior**

Semestre Cr\$ 25,00
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\$ 0,20 e, por exercício decorrido, cobrar-se-ão mais Cr\$ 0,50.

Gomes de Oliveira.

Ruy Palmeira. (1)

(1) Substituído provisoriamente pelo Sr. Daniel Krieger.

(2) Substituído provisoriamente pelo Sr. Fausto Cabral.

Reuniões: Quartas-feiras, às 16 hs.

Secretário: J. B. Gastejon Branco.

Comissão de Saúde Pública

Reginaldo Fernandes — Presidente.

Alô Guimarães — Vice-Presidente.

Pedro Ludovico.

Ezechias da Rocha.

Vivaldo Lima.

Secretário — Diva Gallotti.

Reuniões — Quartas-feiras, às 15 horas.

Comissão de Legislação Social

Neves da Rocha — Presidente.

Ruy Carneiro — Vice-Presidente.

Sylvio Curvo (1).

Leonidas Melo.

Fausto Cabral.

João Arruda.

(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Mario Motta.

Secretário — Pedro de Carvalho Muller.

Reuniões — Quartas-feiras às 16,00 horas.

Comissão de Segurança Nacional

Onofre Gomes — Presidente.

Caído de Castro — Vice-Presidente.

Alencastro Guimarães.

Jorge Maynard.

Francisco Gallotti (1).

Sá Tinoco.

Sylvio Curvo (1).

(1) Substituído temporariamente pelo Senador Mario Motta.

Reuniões: às quintas-feiras, às 15 horas.

Secretário: Romilda Duarte.

Comissão de Serviço Público Civil

Prisco dos Santos — Presidente.

Gilberto Marinho — Vice-Presidente.

Ary Vianna.

Sá Tinoco.

Caído de Castro.

João Mendes.

Mem de Sá.

Secretária: Julietta Ribeiro dos Santos.

Reuniões: às quintas-feiras, às 16 horas.

De Transportes, Comunicações e Obras Públicas

1 — Novais Filho — Presidente.

2 — Neves da Rocha — Vice-Presidente.

3 — Francisco Gallotti (2).

4 — Nelson Fermo (3).

5 — Coimbra Bueno (1).

(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Frederico Nunes.

(2) Substituído temporariamente pelo Sr. Remy Archer.

(3) Substituído pelo Sr. Ary Vianna.

Reuniões: às quartas-feiras, às 15 horas.

Comissões Especiais**De Revisão do Código de Processo Civil**

João Villasboas — Presidente.

Georgino Avelino — Vice-Presidente.

Atílio Vivacqua — Relator.

Jilinto Müller.

Secretário: José da Silva Lemos.

Reuniões: Quartas-feiras.

Comissão Especial de Estudos da Valorização dos Rios Tocantins e Parnaíba

Mathias Olympio — Presidente.

Domingos Velasco — Vice-Presidente.

Mendonça Clark — Relator.

Parsifal Barroso.

Coimbra Bueno.

Ezechias da Rocha.

Secretário Francisco Soares de Arruda.

Reuniões: Sextas-feiras, às 15 horas.

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

João Villasboas — Presidente.

Mem de Sá — Vice-Presidente.

Gaspar Velloso — Relator do Projeto do Código Eleitoral.

Gomes de Oliveira — Relator do Projeto do Código Partidário.

Lameira Bittencourt.

Francisco Arruda — Secretário.

Comissão Especial designada para opinar sobre a denúncia oferecida contra o Procurador Geral da República, Sr. Carlos Medeiros da Silva

Cunha Mello — Presidente.

Lameira Bittencourt — Relator.

Argemiro de Figueiredo.

Sebastião Archer.

Fausto Cabral.

Noyaes Filho.

Lineu Prestes.

Mourão Vieira.

Mario Mota.

Prisco dos Santos.

Gaspar Velloso.

Atílio Vivacqua.

Moura Andrade.

Ary Vianna.

Alvaro Adolpho.

Novais Filho.

Secretário — Micleo dos Santos Andrade.

De Mudança da Capital

Coimbra Bueno — Presidente.
Paulo Fernandes — Vice-Presidente.
Atílio Vivacqua — Relator.
Alberto Pasqualini (1)
Lino de Mattos.
 1) Substituído temporariamente pelo Sr. Primio Beck.
 Secretário — Sebastião Veiga.

Comissão Mista de Revisão da Consolidação das Leis do Trabalho.**Senadores**

Lima Teixeira — Presidente.
Ruy Carneiro.
Felinto Müller.
Francisco Gallotti.
Argemiro de Figueiredo.
Othon Mäder.
Kerginaldo Cavalcanti.
Júlio Leite.
Ernani Sátiro — Vice-Presidente.
Aarão Steinbruch — Relator Geral.
Tarso Dutra.
Jefferson Aguiar.
Cunha Mello — Presidente.
Moura Fernandes.
Licurgo Leite.
Silvio Sanson.
Lourival de Almeida.
Raimundo Brito.

Comissão de Reforma Constitucional para emitir parecer sobre Projeto de Reforma Constitucional n. 1, de 1956, que altera a Emenda Constitucional n. 2.

Atílio Vivacqua — Presidente.
Lima Guimarães — Vice-Presidente.
Gilberto Marinho.
Ruy Carneiro.
Gaspar Velloso.
Saulo Ramos.
Lourival Fontes.
Calado de Castro.
Argemiro de Figueiredo.
Daniel Krieger.
Mem de Sá.
Alvaro Adolpho.
Alô Guimarães.
João Villasbôas.
Lino de Mattos.
Sá Tinoco.

Comissão Mista de Reforma Administrativa

Horácio Lafay — Presidente.
Gomes de Oliveira — Vice-Presidente.
Gustavo Capanema — Relator.
Atonso Arinos — Relator.
Lopo Coelho.
Bilao Pinto.

Batista Ramos.**Arnaldo Cerdeira.****Felinto Müller.****Ary Vianna.****Cunha Mello.****Coimbra Bueno.****Juracy Magalhães.****Bernardes Filho.****Secretários Lazary Guedes e José da Silva Lisboa.****Comissão Mista de Estudo do Problema do Inquilinato****Gaspar Velloso** — Presidente.**Badaró Junior** — Vice-Presidente.**Rui Carneiro** — Relator.**Abgvar Bastos** — Revisor.**Senador Lima Guimarães.****Senador Argemiro de Figueiredo.****Senador Atílio Vivacqua.****Deputado Chagas Freitas.****Deputado João Menezes.****Deputado Tarcísio Maia.****Secretário — Francisco Soares Arruda.****Reunião — Quartas-feiras.****Ata das Comissões****Comissão De Transportes, Comunicações e Obras Públicas****11.ª REUNIAO. EM 21 DE OUTUBRO DE 1957**

Aos vinte e um dias do mês de outubro de mil novecentos e cinquenta e sete, reúne-se a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, sob a presidência do Sr. Senador Novais Filho, presentes os Srs. Senadores Neves da Rocha, Ary Vianna e Francisco Gallotti, deixando de comparecer, por causa justificada, o Sr. Senador Coimbra Bueno.

É lida e aprovada a ata da reunião anterior.

Em seguida, é aprovado o parecer do Sr. Senador Francisco Gallotti favorável ao Projeto de Lei do Senado n.º 5, de 1955, que concede passe livre nas estradas de ferro da União aos professores do ensino primário pertencentes aos quadros do funcionalismo federal, estadual ou municipal.

Nada mais havendo que tratar, encerra-se a reunião, da qual, eu, Francisco Soares Arruda, Secretário, lavro a presente ata, que, uma vez aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

Comissão de Redação**43.ª REUNIAO. EM 21 DE OUTUBRO DE 1957****(Extraordinária)**

As dezessete horas e dez minutos do dia vinte e um de outubro do ano de mil novecentos e cinquenta e sete, na Sala das Comissões, reúne-se a Comissão de Redação, sob a presi-

dência do Sr. Senador Ezequias da Rocha, achando-se presentes os Senhores Senadores Daniel Krieger, Mourão Vieira e Ruy Carneiro. Deixa de comparecer, por motivo justificado, o Sr. Senador Sebastião Archer.

É lida e, sem alterações, aprovada a ata da reunião anterior.

A Comissão aprova o parecer em que o Sr. Mourão Vieira oferece a redação final das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara número 210, de 1957, que altera disposições das Leis ns. 2.550, de 25 de julho de 1955 e 2.982, de 30 de novembro de 1956, e dá outras providências.

As dezessete horas e trinta e cinco minutos, nada mais havendo que tratar, o Sr. Presidente encerra a reunião, lavrando eu, Cecília de Rezende Martins, Secretária, a presente ata que, uma vez aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

44.ª REUNIAO. EM 22 DE OUTUBRO DE 1957

As dezessete horas e trinta minutos, do dia vinte e dois de outubro, do ano de mil novecentos e cinquenta e sete, na Sala das Comissões, reúne-se a Comissão de Redação, sob a presidência do Sr. Senador Ezequias da Rocha, achando-se presentes os Srs. Senadores Daniel Krieger e Mourão Vieira.

Deixam de comparecer, por motivo justificado os Srs. Senadores Ruy Carneiro e Sebastião Archer.

É lida e, sem alterações, aprovada a ata da reunião anterior.

A Comissão aprova o parecer do Sr. Daniel Krieger apresentando a redação final das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 117, de 1956, que autoriza o Poder Executivo a constituir uma sociedade que se denominará Centrais Elétricas Federais S. A. — CELFE.

As dezoito horas e trinta minutos, nada mais havendo que tratar, o Sr. Presidente encerra a reunião, lavrando eu, Cecília de Rezende Martins, Secretária, a presente ata que, uma vez aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

45.ª REUNIAO. EM 23 DE OUTUBRO DE 1957**(Extraordinária)**

As quinze horas e trinta minutos, do dia vinte e três de outubro, do ano de mil novecentos e cinquenta e sete, na Sala das Comissões, reúne-se a Comissão de Redação, sob a presidência do Sr. Senador Sebastião Archer, Presidente eventual, achando-se presentes os Srs. Senadores Daniel Krieger e Mourão Vieira.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Srs. Senadores Ezequias da Rocha e Ruy Carneiro.

É lida e, sem alterações, aprovada a ata da reunião anterior.

A Comissão aprova os pareceres em que os Srs. Daniel Krieger e Mourão Vieira apresentam a redação final respectivamente:

— do Projeto de Resolução n.º 30, de 1957, que autoriza o Senador Valdo Lima a ausentar-se do país, a fim de chefiar a Delegação do Governo brasileiro e da Sociedade da Cruz Vermelha Brasileiro ao 24.º Conselho dos Governadores da Cruz Vermelha e à XIX Conferência Internacional da Cruz Vermelha, que se realizará, de 24 de outubro a 7 de novembro, em Nova Delhi, Capital da Índia;

— do Projeto de Resolução número 31, de 1957, que autoriza o Senador Apolônio Sales a ausentar-se do país a fim de representar o Sr. Presidente da República nas solenidades em que será homenageado pelo Governo da República de Israel.

As quinze horas e quarenta e cinco minutos, esgotada a matéria constante de pauta, o Sr. Presidente encerra a reunião, lavrando eu, Cecília de Rezende Martins, Secretária, a presente ata que, uma vez aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

ATA DA 179.ª SESSÃO DA 3.ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 3.ª LEGISLATURA EM 24 DE OUTUBRO DE 1957.**PRESIDENCIA DO SR. FREITAS CAVALCANTI.**

As 14 horas e 30 minutos acham-se presentes os Srs. Senadores: **Mourão Vieira** — **Cunha Mello** — **Prisco dos Santos** — **Alvaro Adolpho** — **Lameira Bittencourt** — **Sebastião Archer** — **Assis Chateaubriand** — **Leônidas Mello** — **Onofre Gomes** — **Fausto Cabral** — **Fernandes Távora** — **Kerginaldo Cavalcanti** — **Georgino Apolino** — **Reginaldo Fernandes** — **Ruy Carneiro** — **João Arruda** — **Novais Filho** — **Jarbas Maranhão** — **Ezequias da Rocha** — **Freitas Cavalcanti** — **Rui Palmeira** — **Júlio Leite** — **Jorge Maynard** — **Lourival Fontes** — **Neves da Rocha** — **Juracy Magalhães** — **Pilombo Cavalcanti** — **Atílio Vivacqua** — **Ary Vianna** — **Paulo Fernandes** — **Tarcísio de Miranda** — **Alencastro Guimarães** — **Calado de Castro** — **Gilberto Marinho** — **Bernardes Filho** — **Benedicto Valladares** — **Lima Guimarães** — **Lineu Prestes** — **Lino de Mattos** — **Moura Andrade** — **Coimbra Bueno** — **Mário Motia** — **João Villasbôas** — **Othon Mäder** — **Alô Guimarães** — **Francisco Gallotti** — **Saulo Ramos** — **Daniel Krieger** — **Mem de Sá** (49).

O SR. PRESIDENTE:

A lista de presença acusa o comparecimento de 49 Srs. Senadores. Havendo número regimental no recinto, declaro aberta a sessão. Vai ser lida a Ata.

O SR. JORGE MAYNARD, servindo de 2.º Secretário, procede à leitura da Ata da sessão anterior, que, posta em discussão, é sem debate aprovada.

O SR. 2.º SUPLENTE, servindo de 1.º Secretário, lê o seguinte

Expediente**Mensagens**

Do Sr. Presidente da República, ns. 326 a 328, restituindo autógrafos dos seguintes projetos de lei, já sancionados:

N.º 106, de 1957, que inclui no Orçamento Geral da União, durante quatro exercícios consecutivos, a importância anual de Cr\$ 80.000.000,00 para conclusão da ligação ferroviária do Porto de Campinho a Contendas, no Estado da Bahia.

N.º 406, de 1956, que estende aos suboficiais da Marinha de Guerra e da antiga Aviação Naval os benefícios da Lei n.º 1.037, de 31 de Dezembro de 1949 (Dispõe sobre a promoção de subtenentes do Exército).

N.º 168, de 1957, que abre ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, o crédito especial de Cr\$ 139.516,60 para atender ao devido pagamento ao Ministro aposentado Antônio Pereira Braga.

Ofício

Da Câmara dos Deputados, número 1.704, encaminhando autógrafos,

Projeto de Lei da Câmara N. 236, de 1957

N.º 2.257-B-1957, NA CÂMARA
DOS DEPUTADOS.

Abre ao Poder Judiciário — Justiça Militar, Superior Tribunal Militar, o crédito especial de Cr\$ 5.000.000,00 para atender às despesas com as solenidades comemorativas do sesquicentário de criação daquele Tribunal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º É aberto ao Poder Judiciário Justiça Militar, Superior Tribunal Militar, o crédito especial de Cr\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de cruzeiros) para atender às despesas com as solenidades comemorativas do sesquicentário de criação daquele Tribunal.

Art. 2.º O crédito especial, a que se refere esta lei, será automaticamente registrado pelo Tribunal de Contas e distribuído ao Serviço de Contabilidade do Superior Tribunal Militar.

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

A Comissão de Finanças.
SAO LIDOS E VÃO A IMPRIMIR
OS SEGUINTE PARECERES.

Pareceres ns. 1.004 e 1.005, de 1957

N.º 1.004, de 1957.

Da Comissão de Constituição e Justiça sobre o Projeto de Lei do Senado n.º 5, de 1957, que autoriza o Poder Executivo a doar imóveis istos no município de São João del Rei ao Governo do Estado de Minas Gerais.

Relator: Sr. Gaspar Velloso.

Objetivando a construção de um estabelecimento de ensino médio e gratuito por parte do Estado de Minas Gerais, o presente projeto visa a autorizar o Poder Executivo a dar, ao aludido Estado, terreno na cidade de São João del Rei, com as especificações que enumera.

A presidência consubstanciada na proposição, que é de autoria do nobre Senador Lima Guimarães, figura no número daquelas e que não se pode negar o aplauso do Poder Público. Estimular e difundir o ensino representa missão preconizada, com efeito, pela própria Constituição Federal, nas suas disposições específicas.

Por tais fundamentos, a Comissão de Constituição e Justiça opina, de ponto de vista constitucional, pela aprovação do projeto apresentado apenas, com o fim de aperfeiçoamento formal, o seguinte:

SUBSTITUTIVO

Art. 1.º É o Poder Executivo autorizado a doar ao Estado de Minas Gerais terrenos, respectivamente, de 1 hectare e 81 acres e 5 hectares e 80 acres, situados no município de São João del Rei, provenientes da herança jacente de Lino Montolio ou Montoglio, declarada vacante por sentença judicial, e confrontando com a Avenida Leite de Castro, Rêde Mineira de Vição, Rio das Mortes, Córrego Dágua Limpa, Arquidiocese de Mariana e outros confrontantes, conhecidos e demarcados.

Art. 2.º As áreas doadas se destinam à construção, pelo Estado de Minas Gerais, de um estabelecimento de ensino de grau médio e gratuito.

Art. 3.º Os bens doados reverterão no domínio da União sem quaisquer reservas se, dentro de prazo de cinco (5) anos, contados da data da publicação desta lei, não tiverem sido construídos os imóveis necessários ao funcionamento do colégio.

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

Sala das Comissões, em 16 de Junho de 1957.

Cunha Mello. — Presidente — Gaspar Velloso. Relator. — Daniel Krieger. Abelardo Jurema. Lima Guimarães. Lourival Fontes.

N.º 1.005, de 1957.

Na Comissão de Finanças ao Projeto de Lei do Senado n.º 5, de 1957.

Relator: Sr. Paulo Fernandes.

Pelo presente projeto, é o Poder Executivo autorizado a doar ao Estado de Minas Gerais a área de 1 hectare e 81 acres, bem como o hectare e 80 acres, situados no município de São João del Rei, proveniente da herança jacente de Lino Montolio ou Montoglio, declarada vacante por sentença judicial de 1.º de dezembro de 1944, para que nos mesmos o Estado construa um estabelecimento de ensino médio, para funcionamento gratuito (art. 1.º), ficando estabelecido (art. 3.º) que os bens doados reverterão ao domínio da União, sem quaisquer reservas, se dentro de cinco anos não tiverem sido construídos, os prédios necessários ao funcionamento do Colégio.

O autor da proposição, o eminente Senador Lima Guimarães, justifica a medida dizendo que, embora das mais importantes cidades de Minas, São João del Rei, até hoje, não possui estabelecimento de ensino médio gratuito, e isso representa grave lacuna pois seus operários, em número superior a seis mil, vêm-se em sérias dificuldades para educar seus filhos.

A Comissão de Constituição e Justiça, incluindo o projeto no rol daquelas a que não se pode negar o aplauso do Poder Público ofereceu-lhe contudo, um substitutivo, aperfeiçoando-lhe a forma.

Os objetivos da proposição são, efetivamente, elevados e de largo alcance social, eis que, através do educandário que se instalar em São João del Rei, estará o Estado cumprindo um dos seus mais nobres deveres, qual seja o da formação cultural e moral da juventude desprovida de recursos, integrando-a na sociedade como força construtiva.

Considerando o exposto, e mais, que a cláusula da reversão dos terrenos doados, nas condições estabelecidas, bem resguarda os interesses materiais da União, evitando sejam os imóveis aproveitados para outras finalidades que não as previstas, opinamos favoravelmente ao projeto, nos termos do substitutivo apresentado pela Comissão.

Sala das Comissões, em 18 de Outubro de 1957.

Alvaro Adolpho. — Presidente.

Paulo Fernandes. — Relator.

Ary Vianna. — Lima Guimarães.

Gaspar Velloso. — Fausto Cabral.

Lino de Mattos. — Novais Filho.

Daniel Krieger. — Júlio Leite.

Pareceres ns. 1.006, 1.007, 1.008 e 1.009, de 1957

N.º 1.006, de 1957.

Da Comissão de Constituição e Justiça sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 166, de 1956, que modifica o § 3.º do artigo 15 do Decreto-Lei n.º 9.677, de 30 de Agosto de 1946, que alterou o dispositivo do Decreto-Lei n.º 9.202, de 26 de abril de 1946.

Relator: Sr. Lourival Fontes.

Pelo presente projeto, o § 3.º do artigo 15 do Decreto-Lei n.º 9.677, de 30 de agosto de 1946, passa a ter a seguinte redação:

Os funcionários nas condições do parágrafo anterior terão mais, calculadas sobre a respectiva representação, as seguintes percentagens: 10% (dez por cento), se foram casados ou servirem de arrimo a mãe viúva; e 5% (cinco por cento) por filho menor ou filha solteira que vivam em sua companhia ou cuja substância esteja a seu cargo, equiparados, para esse fim, os enteado-

ou tutelados e curatelados que não possuem recursos próprios.

Atualmente, o parágrafo em apreço está assim redigido:

“Os funcionários nas condições do parágrafo anterior terão mais, calculadas sobre a respectiva representação, as seguintes percentagens: 10% (dez por cento), se forem casados ou servirem de arrimo a mãe viúva; e 5% (cinco por cento) por filho menor ou filha solteira, até o máximo de 3 (três), que vivam em sua companhia ou cuja substância esteja a seu cargo, equiparados, para esse fim, os enteados, ou tutelados e curatelados que não possuam recursos próprios.”

A modificação pretendida consiste, como se vê, apenas em retirar da lei as expressões até o máximo de três.

O autor da proposição, o eminente deputado Oscar Corrêa, diz, justificando a alteração.

“A limitação de até 3 (três) filhos, estabelecida pelo Decreto-lei número: 9.677, de 30 de agosto de 1946, além de ferir os preceitos morais e tradicionais da família brasileira e, notoriamente contrária aos princípios da nossa Constituição que declara, em seu artigo 164: a lei instituirá o amparo das famílias de prole numerosa.”

Na Câmara, foi o projeto aprovado, com pareceres favoráveis das Comissões de Diplomacia e Finanças.

A medida proposta se nos afigura justa.

Realmente, o Decreto-lei n.º 9.202, de 26 de abril do art. 15, § 3.º, determinava que os funcionários que estivessem servindo no exterior, teriam mais, calculadas sobre a respectiva representação, as seguintes percentagens: 10% (dez por cento) se fossem casados ou servirem de arrimo a mãe viúva; e 5% (cinco por cento) por filho menor ou filha solteira, desde que vivesse em sua companhia, ou cuja substância estivesse a seu cargo equiparados para esse fim, os enteados ou tutelados e curatelados que não possuíssem recursos próprios.”

Posteriormente, pelo Decreto-lei número 9.677, de 30 de agosto de 1946, aquele parágrafo 3.º foi alterado, estabelecendo-se que a percentagem de 5% (cinco por cento) seria concedida até o máximo de três filhos menores ou filhas solteiras.

Verifica-se, portanto, o presente projeto nada mais faz que restabelecer o que, sobre o assunto, dispunha o Decreto-lei n.º 9.202, de 26 de abril de 1946.

O exame de mérito da questão é, porém, da alçada da Comissão de Serviço Público.

Sob o ponto de vista constitucional e jurídico pelo qual compete a esta Comissão apreciar o projeto, somos por sua aprovação.

Sala das Comissões, em 28 de agosto de 1956.

Cunha Mello. — Presidente. Lourival Fontes. — Relator. — Atílio Vivacqua. — Daniel Krieger. — Benedito Valladares. — Gaspar Velloso. — Gilberto Marinho. — Argemiro de Figueiredo.

N.º 1.007, de 1957

Da Comissão de Serviço Público Civil, ao Projeto de Lei da Câmara n.º 166, de 1956.

Relator: Sr. Mem de Sá.

O projeto em anexo visa a modificar o dispositivo legal, citado na emenda. O preceito do Decreto-lei n.º 9.677, em vigor, estabelece que os funcionários do Ministério das Relações Exteriores, servindo no estrangeiro, terão acrescidas, aos seus vencimentos, as seguintes percentagens, calculadas sobre a respectiva representação: 10% (dez por cento) se forem casados ou servirem de arrimo a mãe viúva e 5% (cinco por cento) por filho menor ou filha solteira até o máximo de três, que vivam em sua

companhia ou cuja substância esteja a seu cargo, equiparados, para esse fim, os enteados ou tutelados e curatelados que não possuam recursos próprios.

A proposição em curso consiste em suprimir do texto legal a expressão “até o máximo de três”, restabelecendo o que dispunha o Decreto-lei n.º 9.202, de 26 de abril de 1946 que foi reformado quatro meses após, pelo Decreto-lei n.º 9.677, no ponto em referência. Em outros termos, o projeto retira a restrição em vigor, tornando ilimitada a concessão da percentagem de 5% sobre a representação: tantas vezes 5% quantos forem os filhos menores, ou as filhas solteiras de qualquer idade, os enteados, tutelados e curatelados de funcionário do Itamarati, servindo no Exterior.

Com a devida vênia e não obstante a justificação indicada pelo eminente autor do projeto — o amparo das famílias de prole numerosa, preceituado pela Constituição — parece à Comissão de Serviço Público Civil que o benefício nos termos propostos não merece acolhida, porque agravaria a situação de desigualdade de tratamento, já existente, entre os funcionários do Itamarati, em serviço no exterior, e os dos demais servidores do Estado, quer em serviço no país, quer, ainda, quando em comissão em países estrangeiros.

Realmente, os primeiros, além de serem favorecidos com a taxa de conversão cambial que lhes é concedida, já percebem um auxílio de que gozam os funcionários civis de qualquer outro Ministério: o que se exprime na percentagem de dez por cento sobre a representação, quando são casados ou servem de arrimo a mãe viúva. Ainda mais: os servidores civis em geral, quer no Brasil, quer no Exterior, em comissões, recebem apenas o “abono família” fixo, de 250 cruzeiros, por filho menor, muito inferior ao sistema de percentagem de 5% por filho menor, filha solteira, etc. Assim, o funcionário do Itamarati, casado e com três filhos ou mais, já desfruta, a título de auxílio-família, 25% (vinte e cinco por cento) sobre a representação que percebe. Estender ainda mais esta percentagem, permitindo que se eleve a 30 e 40%, será aumentar a diferença de tratamento e a desigualdade de situações. Determina a Carta Magna que sejam amparadas as famílias de prole numerosa, mas determina também a igualdade de todos perante a lei e não aconselha que se atribua maior estímulo às proles dos funcionários de um determinado Ministério.

Releva ponderar, doutra parte, que o sistema de percentagens encerra uma segunda fonte de injustiça e desigualdade, favorece mais os funcionários de maiores vencimentos ou representações, quando, ao invés, manda o princípio do amparo à família que mais beneficiadas sejam as de condição econômica menos abonada. Por este processo, são os altos funcionários os que maiores vantagens perceberão, por este título, enquanto os de menor hierarquia, quer no exterior, quer, sobretudo os que servem aqui, embora muito mais necessitados de amparo às suas proles, ou colherão auxílios muito menores, em percentagem, ou se restringirão aos 250 cruzeiros fixos.

Uma última observação ainda tem cabimento: consoante o dispositivo já em vigor, e ainda agravado pela alteração contida no projeto, o funcionário do Itamarati, servindo no Exterior, goza daquela percentagem de 5% pelos dependentes enumerados, ainda que estes não estejam no estrangeiro, em companhia de seu pai, padrasto, tutor ou curador. Basta que a substância dos dependentes esteja a cargo do servidor, mesmo que tenham ficado no Brasil, em companhia de parentes ou em inter-

natos. A diferença de tratamento, relativamente aos demais funcionários, torna-se, então, mais flagrante.

Pelos motivos apontados, a Comissão de Serviço Público Civil se manifesta em desacordo com o Projeto de Lei da Câmara n.º 166, de 1956, salvo melhor juízo.

Sala das Comissões, em 12 de outubro de 1956. — *Mathias Olympio*, Presidente. — *Mem de Sá*, Relator. — *Remy Archer*. — *Caetano de Castro*, vencido. — *Ary Vianna*. — *Sá Tinoco*.

N.º 1.008, de 1957

Da Comissão de Relações Exteriores, sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 166, de 1956.

Relator: Sr. Abelardo Jurema.

O projeto ora em exame modifica a redação do parágrafo 3.º do artigo 16 do Decreto-lei n.º 9.677, de 30 de agosto de 1946, com o fim de permitir que funcionários, servindo no exterior, terão mais, calculadas sobre a respectiva representação, a percentagem de 5% "por filho menor ou filha solteira que viva em sua companhia ou cuja subsistência esteja a seu cargo, equiparados para esse fim, os enteados ou tutelados e curatela- dos que não possuam recursos próprios". A lei vigente limita o número dos dependentes citados em apenas três, motivo por que achamos justa a modificação proposta por este projeto tanto mais que se trata de restabelecer o que dispunha o Decreto-lei n.º 9.202, de 26 de abril de 1946.

Somos, pois, pela sua aprovação.

Sala das Comissões, em 7 de agosto de 1957. — *João Villasboas*, Presidente. — *Abelardo Jurema*, Relator. — *Vivaldo Lima*. — *Gilberto Marinho*. — *Benedicto Valladares*. — *Frederico Nunes*.

N.º 1.009, DE 1957

Da Comissão de Finanças, sobre o Projeto de Lei da Câmara número 166, de 1956.

Relator: Sr. Lameira Bittencourt.

O Projeto de Lei da Câmara número 166, de 1956, de autoria do nobre deputado Oscar Corrêa, modifica o § 3.º do artigo 15 do Decreto-lei n.º 9.677, de 30 de agosto de 1946, que, por sua vez, alterou dispositivo do Decreto-lei n.º 9.202, de 26 de abril de 1946.

O propósito do projeto, como bem assinalaram os ilustres relatores das Comissões de Constituição e Justiça e Serviço Público, é o de restabelecer o que dispunha o Decreto-lei número 9.202, de 26 de abril de 1946, que foi reformado, quatro meses após, pelo Decreto-lei n.º 9.677, de 30 de agosto de 1946.

De fato, enquanto o Decreto-lei n.º 9.677, de 30 de agosto de 1946, concede, aos funcionários em serviço no exterior, uma gratificação de representação de 8% (cinco por cento) por filho menor ou filha solteira, até o máximo de três (3); o Decreto-lei n.º 9.202, de 26 de abril de 1946, não tinha a restrição (até o máximo de três (3)), admitindo que a gratificação de representação de 5% (cinco por cento) fosse dada tantas vezes quantos fossem os filhos menores ou filhas solteiras.

A Comissão de Constituição e Justiça não opinou sobre o mérito do projeto em causa. Limitou-se a achá-lo jurídico e constitucional.

A Comissão de Serviço Público Civil, no caso, a comissão técnica, manifesta-se contrária à sua aprovação face aos argumentos desenvolvidos pelo seu ilustre relator, o Senador Mem de Sá, os quais, em resumo, dizem o seguinte:

a) que os funcionários civis em geral gozam de um "abono família", fixo, de Cr\$ 250,00 (duzentos e cinquenta cruzeiros) por filho menor e esposa, estejam ou não a serviço do governo no exterior;

b) que os funcionários a serviço no exterior, gozam de vantagens outras não concedidas aos funcionários em geral, como sejam, câmbio privilegiado; dez por cento (10%) sobre a representação de que gozam, quando casados ou arrimo de mãe viúva; e, finalmente, cinco por cento (5%) por filho menor ou filha solteira, até o máximo de três (3)

c) que não convém, nem é justo, face ao que dispõe a Constituição em matéria de amparo às famílias de prole numerosa, que a vantagem de 5% (cinco por cento) seja dada tantas vezes quantos sejam os filhos menores ou filhas solteiras, visto que os funcionários a serviço no exterior gozam de outras vantagens, como as assinaladas no item b e outras não mencionadas.

O eminente Senador Mem de Sá, e com ele a Comissão do Serviço Público Civil, invoca, para esse fim, o dispositivo constitucional da igualdade perante a lei, concluindo não se justificar seja dado "maior estímulo às proles dos funcionários de um determinado Ministério", no caso, o Itamaraty.

A conclusão, *data venia*, parece-nos desapaolada de fundamento, tanto mais quando consideramos que o tratamento já é diferente, privilegiado, de vez que o funcionário a serviço no exterior recebe 5% (cinco por cento) por filho menor ou filha solteira, até o máximo de três (3).

Indagamos, porque três (3) e não cinco (5); ou um (1) apenas.

Ao que nos parece, não se trata de indagar se a gratificação de 5% (cinco por cento) é justa ou injusta, se tem cabimento ou não. A indagação, para decidirmos com critério, dentro de invariável princípio, há de ser se devemos conceder os 5% (cinco por cento) para apenas três (3) filhos menores ou filhas solteiras; ou para tantas quantos tiver sob sua guarda o funcionário a serviço no exterior.

Somos de parecer que uma vez admitida a gratificação, deve a mesma ser concedida tantas vezes quantos forem os filhos menores ou filhas solteiras, seguindo-se, nesse passo, aliás, o critério legal estabelecido para o "abono-família", que é o de tantos Cr\$ 250,00 (duzentos e cinquenta cruzeiros) quantos forem os filhos menores.

Com esse procedimento evitaremos desigualdades em relação a situações semelhantes, de funcionários no exterior com encargos de família. Esses funcionários serão sempre proporcionalmente beneficiados, tenham um (1) ou dez (10) dependentes; pois, justo não será conceder aquele que estiver no último caso, gratificação correspondendo a apenas três (3) dependentes, quando, de fato, tem dez (10).

Um outro aspecto a remarcar é o de que a gratificação de 5% (cinco por cento), objeto deste projeto, é concedida a título de representação no exterior, não importando, assim, numa vantagem que redunde em tratamento desigual, privilegiado, de um grupo de servidores em relação a outros grupos.

Não. Toda vez que um funcionário estiver a serviço no exterior essa gratificação lhe é assegurada, por tantos filhos menores ou filhas solteiras que tiver, da mesma maneira como atribui-se gratificação específica àquele que se ache em serviço com risco de vida ou da saúde, sem que daí decorra desigualdade para os demais, isto é, os que não se encontram em idêntica situação.

Desse modo, parece-nos, o certo seria — ante o objeto da gratificação, que é o de conceder bonificação especial por filho menor ou filha solteira, a não beneficiar o funcionário, diretamente, quando a serviço no exterior — que decidíssemos, ou pela eliminação da gratificação, por injus-

tificada, ou por sua concessão sem o limite máximo estabelecido no § 3.º do artigo 15 do Decreto-lei n.º 9.677, de 30 de agosto de 1946; pois, nesse caso, mais justa era a norma do Decreto-lei n.º 9.202, de 26 de abril de 1946, que, agora, procura-se restabelecer.

Do ponto de vista, então, da Comissão de Finanças, a repercussão do projeto será a menor possível, temos certeza pois, raros serão os casos em que veja-se o governo na contingência de conceder a funcionários a serviço no exterior, gratificação que excedam a 15% (quinze por cento), de vez que raros deverão ser os casos em que tais funcionários tenham mais de (3) três filhos menores ou filhas solteiras.

Restabelecendo-se, assim, a norma do Decreto-lei n.º 9.202, de 26 de abril de 1946, ressaltar-se-á o princípio da igualdade de bonificação por filho menor ou filha solteira, independentemente da limitação de "até três (3) no máximo"; a qual, como dissemos, não tem sentido, pois, tanto poderia ser de três (3), como de cinco (5) ou um (1).

Nessas condições, a Comissão de Finanças opina pela aprovação do projeto em apêgo.

Sala das Comissões, em 18 de outubro de 1957. — *Alvaro Adolfo*, Presidente. — *Lameira Bittencourt*, Relator. — *Novaes Filho*. — *Lino de Mattos*. — *Fausto Cabral*. — *Julio Leite*. — *Daniel Krieger*. — *Lima Guimarães*. — *Ary Vianna*.

Pareceres ns. 1.010, 1.011 e 1.012, de 1957

N.º 1.010, de 1957

Da Comissão de Finanças sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 154, de 1957, que promove a emissão de selos comemorativos.

Relator: Sr. Lima Guimarães.

De autoria do nobre Deputado José Bonifácio, o Projeto da Câmara número 154, de 1957, promove a emissão de selos postais comemorativos do bi-centenário da instituição do santuário do Bom Jesus do Matosinho, em Congonhas dos Campos.

A iniciativa, sobre ser uma homenagem ao espírito religioso do povo brasileiro, representa ainda um justo preito ao célebre artista, que foi Antônio Francisco Lisboa — o Aleijadinho — escultor nato que criou uma arte *sui generis* causa de admiração de todo mundo.

Adotando numerosos precedentes e diante da Justiça da proposição, opinamos pela sua aprovação.

Sala das Comissões, em 13 de outubro de 1957. — *Alvaro Adolfo*, Presidente. — *Lima Guimarães*, Relator. — *Lino de Mattos*. — *Fausto Cabral*. — *Ary Vianna*. — *Julio Leite*. — *Novaes Filho*. — *Lameira Bittencourt*. — *Daniel Krieger*.

N.º 1.011, de 1957

Da Comissão de Constituição e Justiça sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 154, de 1957.

Relator: Sr. Lauro Hora.

Dispõe o presente projeto (art. 1.º) que o Poder Executivo emitirá, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas — Departamento dos Correios e Telégrafos — uma série de selos postais comemorativos do bi-centenário da instituição do Santuário do Bom Jesus do Matosinho, em Congonhas do Campo, no Estado de Minas Gerais, ocorrido em 21 de junho de 1957.

Os selos, que trarão as estampas dos Profetas e outros personagens do conjunto arquitetônico, que hoje forma o Santuário, de Congonhas, se destinam aos serviços postais comuns e aéreos (art. 2.º).

A emissão será de três milhões de unidades, no valor, cada uma, de Cr\$ 2,50, devendo os selos ser lançados em circulação nos três meses seguintes à publicação da lei (§§ 1.º e 2.º do art. 2.º).

II. A proposição é de autoria do ilustre Deputado José Bonifácio, que, justificando-a, resalta que

"o Santuário do Bom Jesus de Congonhas do Campo se tornou celeiro no país inteiro, não só pelo grande e fervoroso sentimento de fé que inspira e desperta, como, por igual, pelo raro valor artístico que encerra o seu conjunto arquitetônico, obra, em boa parte, de autoria do famoso escultor Antônio Francisco Lisboa, o conhecido Aleijadinho".

III. A matéria em foco — emissão de selos comemorativos tem sido objeto de controvérsias, não só na Câmara como, também, no Senado.

Lá e cá existem os que acham que o assunto é da alçada do Poder Executivo, eis que o Departamento dos Correios e Telégrafos já possuía autorização legal para emitir tal espécie de selos.

Ainda no caso presente, puseram-se em campos opostos, na Câmara, as Comissões de Transportes, Comunicações e Obras Públicas — que, opinando pela rejeição do projeto, indicava fosse o mesmo remetido ao D.C.T. como sugestão — e a de Finanças — que se manifestou pela aprovação do mesmo, ponto de vista vitorioso, a final.

IV. Em que pesem tais divergências, o fato é que numerosas providências dessa natureza já foram tomadas pelo Congresso.

Assim sendo, e como, do ponto de vista constitucional e jurídico, nada há que invalide o projeto, opinamos por sua aprovação.

Sala das Comissões, em 28 de agosto de 1957. — *Cunha Mello*, Presidente. — *Lauro Hora*, Relator. — *Lima Guimarães*. — *Gilberto Marinho*. — *Mario Porto*. — *Atílio Vivacqua*. — *Daniel Krieger*. — *Abelardo Jurema*.

N.º 1.012, de 1957

Da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 154, de 1957.

Relator: Sr. Ary Vianna.

Com o objetivo de se associar não só às comemorações do bi-centenário da instituição do santuário do Bom Jesus do Matosinho em Congonhas do Campo, como também prestar um justo preito ao valor artístico contido no conjunto arquitetônico do grande escultor patricio Antônio Francisco Lisboa, o Aleijadinho, e existente em grande parte, naquele município mineiro, foi apresentado na Câmara, pelo ilustre Deputado José Bonifácio o projeto de lei ora em exame, determinando que o Poder Executivo emitirá selos comemorativos daquela efeméride, retratando os profetas e outros detalhes do citado conjunto arquitetônico, que hoje foram o Santuário de Congonhas.

A Comissão de Transportes, com o apoio do Senado, tem aprovado invariavelmente projetos idênticos.

Julgando a iniciativa merecedora de acolhida, de vez que visa a elevados propósitos, somos de parecer que o projeto deve ser aprovado.

Sala das Sessões, 18 de setembro de 1957. — *Novaes Filho*, Presidente. — *Ary Vianna*, Relator. — *Francisco Gallotti*. — *Neves da Rocha*. — *Coimbra Bueno*.

Parecer n. 1.013, de 1957

Da Comissão de Finanças — sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 212, de 1957, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Educação e Cultura, o crédito especial de Cr\$ 2.000.000,00, para auxiliar o Museu de Arte Moderna de São Paulo na realização do programa da IV Bienal de São Paulo.

Relator: Sr. Lino de Mattos

Precedido da Mensagem n.º 231, de 1.º de julho de 1957, a que acompanhava Exposição de Motivos do titular da pasta da Educação e Cultura, o Sr. Presidente da República submeteu à consideração do Congresso o projeto de lei autorizando a abertura, pelo aludido Ministério, do crédito especial de Cr\$ 2.000.000,00 (dois milhões de cruzeiros), para auxiliar o Museu de Arte Moderna de São Paulo na realização da IV Bienal.

A Câmara dos Deputados assinalou, com particular ênfase, o alcance da realização da aludida Bienal na difusão da arte em nosso País, mormente levando-se em conta a presença e a contribuição de figuras exponenciais de todos os ramos do conhecimento artístico.

Ao expor essas considerações, esta Comissão de Finanças recorda o excepcional êxito do aludido certame, recentemente realizado, e cuja efetivação, no tocante aos compromissos financeiros assumidos, só se tornou possível ante a expectativa da concessão do auxílio constante do projeto em causa. Somos, assim por sua aprovação.

Sala da Comissão, em 18 de outubro de 1957. — *Alvaro Adolfo* — Presidente. *Lino de Mattos* — Relator. *Fausto Cabral, Ary Vianna, Julio Leite, Novas Filho, Lamela Bittencourt, Daniel Krieger e Lima Guimarães.*

O SR. PRESIDENTE:

Está finda a leitura do expediente. Tem a palavra o nobre Senador Paulo Fernandes, por cessão do nobre Senador Lino de Mattos, primeiro orador inscrito.

O SR. PAULO FERNANDES:

(Não revisto pelo orador) — Senhor Presidente, Srs. Senadores, não me encontrava, nos primeiros dias desta semana, nesta Capital. Percorria o interior de meu Estado, quando me surpreendeu o falecimento de um dos homens públicos que mais têm ilustrado a velha província do Rio de Janeiro — Dr. Rubens de Campos Farrula.

Sr. Presidente, em nome da Banca fluminense nesta Casa, apresentamos, para que conste dos Anais do Senado nossos sentimentos de pesar, do mesmo passo que prestamos modesta homenagem de repêito àquele que foi um dos maiores batalhadores do ruralismo pátrio.

O Dr. Rubens de Campos Farrula, em toda sua vida, sempre objetivou o desenvolvimento do meio rural brasileiro, notadamente do Estado do Rio; sempre batalhou em prol do cooperativismo em nossa terra.

Criada a Secretaria da Agricultura de meu Estado, foi o seu primeiro titular. Coube-lhe, assim instalá-la e organizá-la. Foi, sem dúvida, dos maiores serviços prestados àquela Pasta. Nenhum dos seus sucessores o superou. Investido que fui naquela alta função, depareiava-se-me, a cada passo, demonstração marcantes de sua inteligente atuação.

Grças à sua ação de Secretário de Agricultura, receberam os homens do campo de meu Estado os maiores incentivos para se organizarem em cooperativas, notadamente de laticínios.

Posteriormente, já afastado da Secretaria da Agricultura, veio a ser o primeiro presidente do Serviço Social Rural, recém-criado e mais uma

vez evidenciou suas altas qualidades de dirigente, tudo fazendo para que aos desprezados párias do campo fosse levada a assistência social, com que sempre sonhou.

Afortunado, possuidor de bens para uma vida tranquila e amena, Rubens de Campos Farrula apegava-se à resolução dos problemas rurícolas; deixava a comodidade e a família para se embrenhar pelo interior do Estado, em busca de melhores dias para aqueles que militam na terra.

O Dr. Rubens Campos Farrula foi médico e industrial. Nascido no Distrito Federal, a 28 de setembro de 1897, diplomou-se pela Faculdade Nacional de Medicina do Rio de Janeiro, em 1920. A seguir, Assistente da Clínica Cirúrgica da Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro de 1920 a 1928; Cirurgião do Serviço Médico do Lloyd Industrial Sul Americano de 1920 a 1927; Secretário de Agricultura Indústria e Comércio do Estado do Rio de Janeiro de 1938 a 1945; Presidente da Comissão de Abastecimento do Estado do Rio de Janeiro de 1943 a 1945; Representante do Governo do Estado do Rio de Janeiro em diversos Atos e Acórdios firmados com o Governo Federal; representante do Estado do Rio de Janeiro na Coordenação de Mobilização Econômica de 1944 a 1945; presidente da Comissão de Distribuição de Combustíveis no Estado do Rio de Janeiro de 1943 a 1945; Presidente da Cooperativa de Avicultores de Benfica de 1937 a 1948; Membro da Comissão Nacional de Política Agrária; Membro do Conselho da Comissão de Financiamento da Produção da qual foi Vice-Presidente; 1.º Vice-Presidente da Confederação Rural Brasileira; Presidente do Serviço Social Rural cuja organização iniciou.

Perdem, Sr. Presidente, os ruralistas de meu Estado, com o passamento do Dr. Rubens Campos Farrula, um dos maiores batalhadores dessa luta que se vem desenvolvendo há tanto tempo no País, em que pese a nós as afirmações de que somos essencialmente agrícolas.

A grande realidade é que homens como Rubens Farrula são, por vezes, mal compreendidos. Nomeado primeiro Presidente do Serviço Social Rural, lutou denodadamente para que essa organização prestasse realmente os serviços que dela esperávamos. Não obstante, foi vencido.

Desejo incorporar ao meu discurso, como última homenagem ao idealista Rubens Farrula, comentário publicado, há poucos dias, no "Correio da Manhã", de autoria do Dr. Aderson Magalhães, jornalista de escol, conhecido por *All Right*...

O Sr. Assis Chateaubriand — *All right*.

O SR. PAULO FERNANDES —

...sob o título "Traumatismo Moral" (Lendo):

"Fui surpreendido domingo último, com a notícia do falecimento de Rubens Farrula, não tendo tido, nem mesmo oportunidade de levá-lo à morada definitiva, onde todos, nós, mais cedo ou mais tarde, iremos também repousar. Quando a triste informação me foi dada, já aquele velho amigo de outros tempos havia feito o seu último passeio sobre a terra.

Lamentei sinceramente o fato, porque, em verdade, admirava o encanto extraordinário que Farrula tinha pela vida, seu ardente desejo de prestar serviços ao país, aquele entusiasmo com que se lançava aos empreendimentos de interesse público, ele que, homem de fortuna pessoal, poderia perfeitamente alhear-se de tudo, para desfrutar os seus dias sem angústias nem contrariedades!

Há cerca de dois anos, todas as suas atenções se voltaram para

a criação do Serviço Social Rural, ideia que lhe acarretou muita cansaço, dificuldades de toda ordem, mas, afinal se transformou em lei, após ingentes esforços.

Criado o Serviço, foi nomeado para dirigi-lo, como era de razão. Parecia, assim, ter atingido os seus objetivos. Qual nada. Ai é que a luta foi cruel. Outros candidatos existiam e desde logo passaram a atuar no sentido de não deixar Farrula realizar coisa alguma. A campanha manifestava-se terrível por todos os lados, solapando tudo quanto ele pretendia fazer. Os que o combatiam tinham as costas quentes, mas Farrula não esmorecia. A todos enfrentava, muito embora percebesse de onde sopravam os ventos hostis. Chegou-se a criar, sem autorização legal, um cargo destinado a controlar toda a administração do novo órgão. Enfim, tais coisas se fizeram, que não tardaram os protestos levantados nas duas Casas do Congresso pelos relatores do projeto transformado em lei mas alterado, na execução, ao alveldo do Executivo.

Como acontece sempre, os protestos não produziram nenhum efeito. Quem manda é o presidente da República. A lei deve ser cumprida, evidentemente, porém da maneira que o Executivo achar conveniente. Para isso é que a Constituição lhe dá poderes para aprovar os regulamentos elaborados nos Ministérios, no DASP, ou alhures. O regulamento é que prevalece, ainda que nem sempre fique dentro dos termos da lei.

Tudo isso é sabido, mas acontece que no caso do Serviço Social Rural houve repercussão maior, inclusive, como disse, no Parlamento, em virtude de se tratar de uma iniciativa na qual os que exercem atividades na produção agrícola depositavam fagueiras esperanças.

O resultado foi que Farrula, sentindo todos os seus esforços definitivamente perdidos, demitiu-se do cargo para morrer dois meses depois. Desde o dia em que deixou a função, nunca mais saiu de casa, definhando aos poucos até fechar os olhos.

Creio que se pode diagnosticar seu falecimento como um caso de traumatismo moral, sem ofensa a ninguém.

Esse comentário, relata, fielmente a luta inglória de Rubens Farrula, para que o Serviço Social Rural se efetivasse.

Incompreendido por muitos, que viam na sua atuação apenas o desejo de ocupar mais uma posição de destaque, ainda sob esse aspecto, Rubens Farrula revelou-se um grande caráter. Sentindo que elementos do Governo não viam com simpatia sua permanência naquele Serviço, para não prejudicar os resultados que dele poderiam advir, renunciou ao cargo, a fim de que o Chefe da Nação indicasse um homem da sua confiança, para substituí-lo.

Certamente, o novo indicado não pôde, como não poderia superar a atuação de Rubens Farrula.

Sr. Presidente, encerro estas tigeiras palavras, rendendo, em nome da Bancada do meu Estado no Senado da República, a memória de Rubens Farrula a homenagem de nossa saudade e de nosso respeito. (*Muito bem*).

O SR. PRESIDENTE:

Tem a palavra o nobre Senador Assis Chateaubriand, segundo orador inscrito.

O SR. SENADOR ASSIS CHATEAUBRIAND PRONUNCIA DISCURSO QUE, ENTREGUE A

REVISÃO DO ORADOR, SERÁ POSTERIORMENTE PUBLICADO.**O SR. PRESIDENTE:**

Tem a palavra o nobre Senador Gilberto Marinho, terceiro orador inscrito. (Pausa)

Está ausente.

Tem a palavra o nobre Senador Othon Mader, quarto orador inscrito. (Pausa)

Também está ausente.

Não há mais oradores inscritos.

O SR. ASSIS CHATEAUBRIAND:

Sr. Presidente, peço a palavra para completar meu discurso.

O SR. PRESIDENTE:

Tem a palavra o nobre Senador Assis Chateaubriand.

O SR. SENADOR ASSIS CHATEAUBRIAND PRONUNCIA DISCURSO QUE, ENTREGUE A REVISÃO DO ORADOR, SERÁ POSTERIORMENTE PUBLICADO.

O SR. PRESIDENTE:

Sobre a mesa requerimento, que vai ser lido pelo Sr. 1.º Secretário.

É lido e aprovado o seguinte

Requerimento n. 556, de 1957

Nos termos do art. 123, letra a, do Regimento Interno, requero dispensa de interstício para o Projeto de Lei da Câmara n.º 154, de 1957, que promove a emissão de selos comemorativos, a fim de que figure na Ordem do Dia da próxima sessão.

O SR. PRESIDENTE:

O projeto figurará na Ordem do Dia da próxima sessão.

Sobre a mesa parecer, que vai ser lido pelo Sr. 1.º Secretário.

É lido o seguinte

Parecer n. 1.014, de 1957

Redação final do Projeto de Resolução n. 24, de 1957, que aposenta José Inocêncio Cavalcanti, Ajudante de Porteiro.

Relator: Sr. Prisco dos Santos

Aprovado, sem emendas, em reunião de 17 do corrente, apresenta a Comissão Diretora, a seguir, a redação final do Projeto de Resolução n.º 24, de 1957.

RESOLUÇÃO n.

O Senado Federal resolve:

Artigo único: É concedida aposentadoria a José Inocêncio Cavalcanti, Ajudante de Porteiro, classe "M", no cargo de Chefe da Portaria, padrão PL-7, nos termos do art. 191, § 1.º da Constituição Federal, combinado com os artigos 5.º da Lei n. 288, de 1948, e 184, item I, da Lei n. 1.711, de 28-10-1952, incorporando-se aos respectivos proventos da inatividade a gratificação adicional correspondente.

Sala da Comissão Diretora, em 23 de outubro de 1957. *Freitas Cavalcanti — Kerginaldo Cavalcanti — Maurício Vieira — Prisco dos Santos, Relator.*

O SR. PRESIDENTE:

Vai à publicação.

Sobre a mesa requerimento, que vai ser lido pelo Sr. 1.º Secretário.

É lido sem debate, e aprovado, o seguinte

Requerimento n. 557, de 1957

Requero dispensa de publicação para a imediata discussão e votação da redação final do Projeto de Resolução n.º 24, de 1957.

Sala das Sessões, em 24 de outubro de 1957. *Francisco Gallotti.*

O SR. PRESIDENTE:

Em obediência ao voto do plenário, passa-se à imediata discussão e votação da redação final do Projeto

da Resolução n.º 24, de 1957, cujo Parecer n.º 1.114, acaba de ser lido. Não havendo quem peça a palavra, encerra a discussão.

Em votação.
Os Srs. Senadores que aprovam a redação final, queiram permanecer sentados. (Pausa).

Está aprovado. Vai à promulgação.

O SR. PRESIDENTE:

Sobre a mesa a Redação Final das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 117, de 1956, que, em virtude de se encontrar em regime de urgência, submeterei à aprovação do Plenário.

Em discussão.
Não havendo quem peça a palavra, encerrarei a discussão. (Pausa).

Está encerrada.
Os Srs. Senadores que aprovam a redação final queiram permanecer sentados. (Pausa).

Está aprovada.
É o seguinte a redação final aprovada, que vai à Câmara dos Deputados:

Parecer n.º 1.000, de 1957

Redação final das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 117, de 1956.

Relator: Sr. Daniel Krieger.

A Comissão apresenta a redação final (fls. anexas) das emendas do Senado ao Projeto de Lei n.º 117, de 1956, de iniciativa da Câmara dos Deputados.

Sala das Comissões, em 22 de outubro de 1957. — Ezequias da Rocha — Presidente. — Daniel Krieger — Relator. — Mourão Vieira.

ANEXO AO PARECER N.º 1.000. DE 1957

Redação Final das Emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 117, de 1956, que autoriza a União a constituir a Empresa Central Elétrica S. A. Eletróbrás, e dá outras providências.

EMENDA N.º 1

Ao projeto
(Emenda de redação)

Dê-se à emenda do projeto a seguinte redação:

"Autoriza o Poder Executivo a constituir uma sociedade que se denominará "Centrais Elétricas Federais S. A." — CELFE."

EMENDA N.º 2

Ao art. 1.º (Emendas ns. 1-C, 17 e 18)

1) Dê-se a este artigo a seguinte redação:

"Art. 1.º É o Poder Executivo autorizado a constituir, na forma desta lei, uma sociedade por ações que se denominará "Centrais Elétricas Federais S. A." — CELFE."

2) No título dos Capítulos ns. I, II, III e IV e nos artigos 2.º, 4.º, 6.º, 12, 15, 17, 23 (corpo do artigo e § 1.º), 24, 27 e 28 substituir a sigla Eletróbrás pela outra CELFE.

EMENDA N.º 3

Ao art. 2.º (Emendas ns. 4-C, 8-C e 9)

1) Suprimam-se no § 1.º, deste artigo, as seguintes expressões:

"... inclusive a criação da indústria de material elétrico, no que se refere a quantidades, espécies de materiais, linhas de fabricação e quando os prazos de execução não pederem ser satisfeitos pela iniciativa privada, com a ajuda autorizada em lei."

2) No § 2.º deste artigo

Onde se lê "... demanda..."

Lê-se "... procura..."

3) Suprimam-se no § 2.º, deste artigo, as expressões *in fine*:

"... limitados, porém, os empreendimentos e investimentos a 40% (quarenta por cento) dos seus recursos financeiros."

EMENDA N.º 4

Ao art. 6.º (Emenda n.º 19)
Dê-se ao § 3.º, deste artigo, a seguinte redação:

"§ 3.º As ações preferenciais terão prioridade no reembolso do capital e na distribuição de dividendos não inferior em 2% (dois por cento) ao ano à taxa legal de remuneração do investimento das empresas de energia elétrica, e não terão direito a voto, salvo nos casos dos artigos 81, parágrafo único, e 106 do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940."

EMENDA N.º 5

Ao art. 7.º (Emenda n.º 20)

Dê-se ao § 1.º, deste artigo, a seguinte redação:

"§ 1.º — Para a integralização do capital inicial subscrito pela União, fica o Poder Executivo autorizado a incorporar à Sociedade os bens, instalações e direitos da União relativos à produção, transmissão e distribuição de energia elétrica, inclusive ações, obrigações ou créditos resultantes das aplicações do Fundo Federal de Eletrificação, nos termos do art. 7.º, da Lei n.º 2.944, de 8 de novembro de 1956."

EMENDA N.º 6

Ao art. 11 (Emenda n.º 21)

Dê-se a este artigo a seguinte redação:

"Art. 11. Todos os recursos do Fundo Federal de Eletrificação serão depositados no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, a crédito de conta especial que só poderá ser movimentada pela CELFE, respeitadas as aplicações ou vinculações nos termos do art. 7.º, da Lei n.º 2.944, de 8 de novembro de 1956. Os saques da CELFE, à conta do Fundo, serão considerados integralização do seu capital subscrito pela União, ou adiantamento por conta de capital a ser subscrito pela União, em cumprimento do art. 6.º, § 1.º, desta Lei.

Parágrafo único. Constituirão receita do Fundo Federal de Eletrificação e a ele serão recolhidos diretamente pela CELFE:

a) os dividendos das ações da União na CELFE;
b) os juros das obrigações ao portador da CELFE tomadas pela União."

EMENDA N.º 7

Ao art. 12 (Emendas ns. 11 e 22)

1) Suprima-se no § 1.º, letra a deste artigo, as expressões *in fine*:

"... com direito de voto sobre as decisões do próprio Conselho e da Diretoria".

2) No § 5.º deste artigo onde se lê:

"... empresas de direito privado concessionárias de serviço público..."

Lê-se:

"... empresas de economia privada concessionárias de serviços públicos..."

3) Suprima-se o § 6.º deste artigo.

EMENDA N.º 8

Ao art. 13 (Emenda n.º 30, Subemenda C Emenda n.º 7-C)

Acrescente-se a este artigo, como § 3.º, o seguinte parágrafo:

"§ 3.º Enquanto o Conselho Fiscal não puder ser constituído na forma prevista no § 1.º, todos os seus membros serão, nomeados, pela União, na Assembléia Geral."

EMENDA N.º 9

Ao art. 15 (Emendas ns. 10 e 23)

1) Dê-se ao § 2.º, deste artigo, a seguinte redação:

"2.º A Sociedade poderá tomar ações e obrigações ao portador de empresas de energia elétrica sob controle dos Estados, Distrito Federal e Municípios, qualquer que seja a sua participação no capital das referidas empresas bem como conceder-lhes financiamentos."

2) Suprima-se nos §§ 3.º e 4.º, deste artigo, as seguintes expressões:

"... ouvido o Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica".

EMENDA N.º 10

Ao art. 16 (Emenda n.º 24)

Dê-se este artigo a seguinte redação:

"Art. 16. Nas subsidiárias que a CELFE vier a organizar, serão observados, no que for aplicável, os princípios gerais desta lei, salvo quanto à estrutura da administração que poderá adaptar-se às peculiaridades e à importância dos serviços de cada uma, bem como às condições de participação dos demais sócios.

§ 2.º As subsidiárias obedecerão às normas administrativas, financeiras, técnicas e contábeis, tanto quanto possível uniformes, estabelecidas pela CELFE.

§ 2.º Os representantes da CELFE na administração das sociedades, subsidiárias ou não, de que esta participe, serão escolhidos pelo seu Conselho de Administração por maioria de votos."

EMENDA N.º 11

Ao art. 17 (Emenda n.º 14)

Suprima-se neste artigo, *ab initio*, as seguintes expressões:

"Como organismo do Poder Público..."

EMENDA N.º 12

Ao art. 18 (Emenda n.º 28)

Acrescente-se, no corpo deste artigo, entre as palavras "subsidiárias" e "gozarão" as seguintes expressões:

"... bem como as autarquias e sociedades de economia mista dos Estados e Municípios..."

EMENDA N.º 13

Ao art. 20

(Emendas ns. 5-C e 25)

Dê-se a este artigo a seguinte redação:

"Art. 20. Por deliberação do seu Conselho de Administração, a CELFE poderá dar a sua garantia a financiamentos tomados, no país ou no exterior, por suas subsidiárias.

Parágrafo único. Independentemente de nova autorização legislativa, o Poder Executivo poderá dar garantia a financiamentos externos contratados pela Sociedade, ou suas subsidiárias, através do Tesouro Nacional, ou do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, observadas as normas do art. 21, da Lei número 1.628, de 20 de junho de 1952, até o limite máximo global de 200 (duzentos) milhões de dólares ou seu equivalente em outras moedas."

EMENDA N.º 14

Ao art. 21

(Emenda n.º 3-C)

Suprima-se este artigo.

EMENDA N.º 15

Ao art. 25

(Emenda n.º 26)

Dê-se aos §§ 1.º e 2.º, deste artigo, a seguinte redação:

§ 1.º As obras realizadas na forma deste artigo poderão ser incorporadas pela União à CELFE, ou suas subsidiárias, a partir do momento em que a sua rentabilidade assegure a remuneração do investimento à

taxa estabelecida pela lei para as empresas de eletricidade.

§ 2.º Enquanto não for preenchida a condição do parágrafo anterior, e sempre que o preferir a União, poderão as obras referidas neste artigo ser operadas, pela CELFE ou suas subsidiárias, por conta da União, mediante convênio."

EMENDA N.º 16

Ao art. 26

(Emenda n.º 15)

Suprima-se este artigo.

EMENDA N.º 17

Ao art. 27

(Emenda n.º 16)

Suprima-se o § 1.º deste artigo, e transforme-se o § 2.º em parágrafo único.

O SR. PRESIDENTE:

O projeto volta à Câmara dos Deputados.

Para acompanhar naquela Casa do Congresso, o estudo das emendas do Senado, designo o nobre Senador Juracy Magalhães.

Sobre a mesa requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1.º Secretário.

É lido o seguinte

Requerimento n.º 558, de 1957

Nos termos do artigo 156, § 3.º, do Regimento Interno, requeremos urgência para o Projeto da lei do Senado n.º 36, de 1953, que regula o Serviço de radiodifusão e o uso e exploração dos canais para o mesmo designados.

Sala das Sessões, em 24 de outubro de 1957. Cunha Mello — Pitombo Cavalcanti — Gilberto Marinho — Fausto Cabral — Francisco Gallotti — Leonidas Mello — Ary Vianna — Onofre Gomes — Lima Guimarães — Lineu Preses — Mourão Vieira — Alô Guimarães — Kerginaldo Cavalcanti — Primio Beck — Atílio Vivacqua — Benedito Valladares — Alvaro Adolpho — Lameira Bittencourt — Saulo Ramos — Bernardes Filho — Mouta Andrade — Paulo Fernandes — Ezequias da Rocha — Neves da Rocha.

O SR. PRESIDENTE:

O requerimento será votado no final da Ordem do Dia.

Passa à

ORDEM DO DIA

Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 101, de 1956, que dispõe sobre o Código do Ministério do Distrito Federal e dá outras providências (em regime de urgência, nos termos do art. 156, § 3.º, do Regimento Interno, em virtude do Requerimento n.º 540, de 1957, do Sr. Cunha Mello e outros Srs. Senadores, aprovado na sessão de 22 do mês em curso), tendo pareceres (ainda não publicados) das Comissões de Constituição e Justiça e de Serviço Público Civil e dependendo de pronunciamento da Comissão de Finanças.

O SR. PRESIDENTE:

O Sr. 1.º Secretário procederá à leitura dos pareceres das Comissões de Constituição e Justiça e de Serviço Público.

São lidos os seguintes

Pareceres ns. 1.015 e 1.016, de 1957

Da Comissão de Constituição e Justiça — sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 101, de 1956, que dispõe sobre o Código do Ministério Público do Distrito Federal, e dá outras providências.

Relator: Sr. Ruy Palmeira
De iniciativa do Poder Executivo o presente Projeto objetiva a insti-

tução do Código do Ministério Público do Distrito Federal.

A Câmara, acolhendo o que resultava do estudo de uma Comissão encarregada pelo Ministro da Justiça, com o fim de elaborar um anteprojeto de Código, examinou a matéria cuidadosamente e, fazendo-lhe modificações que considerou necessárias, terminou por aprovar a proposição nos termos em que nos chega. Parece dispensável focalizar o rolê do assunto, objeto da mesma. Tardava já a iniciativa no sentido de instituir um Código para o Ministério Público do Distrito Federal. Ele se impunha ao menos para ordenar o que há de esparsos, e muitas vezes tumultuosos, regendo a espécie. Pode ao final não corresponder plenamente. Nem seria de esperar que exprimissem perfeição. O que homens ilustres que integram a Comissão encarregada do anteprojeto fizeram, foi baseado no que a experiência sugeriu. A orientação que seguiram teve, assim, suas razões. A elas foi sensível o legislador na outra Casa do Congresso. Mas convertida em lei, é que se poderá verificar que inconvenientes não calculados podem surgir. A aplicação dos seus dispositivos virá sugerir as modificações que tornem possível o aperfeiçoamento da legislação, em função das circunstâncias que se criem.

Este Projeto foi inicialmente distribuído ao eminente Senador Argemiro de Figueiredo, que pediu a esta Comissão que se ocupasse com diligência, para que se ouvissem o Sr. Ministro da Justiça e o Procurador Geral do Distrito Federal. Quando foi a diligência cumprida, Sua Excelência se encontrava afastado. Foi-me, então, distribuído. Estive, porém, ausente da Comissão e só agora se tornou possível oferecer parecer.

Examinado o Projeto em cada um dos seus artigos, nada parece existir que o torne um choque com a Constituição, a não ser o § 7.º do art. 91. Temos, porém, de examinar-lhe o mérito. E, examinados, somos pela aprovação do Projeto, a que algumas emendas podem dar o retoque que reclama. Num ponto mereceu ele o mais extenso reparo, constante das supostas da Procuradoria Geral. Foi no que respeita à especialização dos Curadores. E, mesmo aí, preferimos o que veio adado pela Câmara. A especialização que vem das origens do Ministério Público é conquista pacífica adotada em todas as leis de Organização Judiciária, tendo como motivo a melhor qualidade e o maior rendimento do serviço. E os seus resultados têm se mostrado favoráveis. Graças a ela, se formaram na ordem judiciária, juizes e na do Ministério Público, Curadores, perfeitos conhecedores de certos ramos do direito, sem prejuízo do conhecimento do conjunto. E é isso que permite mais rápido e perfeito andamento dos processos. Dar, indistintamente, atribuições a todos os Curadores para exercer quaisquer Curadorias será desprezar vantagens evidentes para o serviço. E o que se passaria, abolindo-se a especialização estabelecida na forma do Projeto, assegurando, quanto possível, a uniformidade de orientação do serviço. Suas vantagens são manifestas. Esta é, aliás, paralela à da magistratura. E, nesta, jamais se pensou em abolir, apesar de os juizes chegarem afinal a Desembargadores, como os Curadores a Procuradores. E no próprio Tribunal a especialização é adotada até certos pontos. (Câmaras Cíveis e Criminais).

Deve não ser esquecido que a especialização não implica no confinamento absoluto. A própria disposição do art. 132 do Código da Organização Judiciária destinada a assegurar andamento mais rápido aos feitos o demonstra. Por ela, quando excep-

ionalmente um dos juizes especializados tiver de substituir, pela natureza das questões surgidas, outro Curador, as funções deste serão exercidas pelo Curador especializado que no juízo funcionar. É exceção em benefício da simplificação. Desde a criação da Justiça local do Distrito Federal são especializadas as Curadorias. Só uma incontestável vantagem na prática permitiu que se mantivesse através do tempo e das várias reformas.

O Projeto, nas suas linhas gerais, atende aos interesses do Ministério Público e àquele propósito de eficiência e celeridade no serviço, que o motivou. Alterá-lo em profundidade, modificá-lo na estrutura, não nos pareceria prudente. Antes manter-lhe a unidade. E atender aos imperativos que o reclamam. Mais que a sabedoria do legislador ou que a previsão dos seus aplicadores, será a vida da lei que lhe apresentará os defeitos, que sugerirá as correções, que realizará o seu aperfeiçoamento.

Com estas considerações, somos pela aprovação do projeto com as emendas nas 1-C, 2-C, 3-C, 4-C, 5-C, 6-C, 7-C, 8-C, 9-C, 10-C, 11-C, as quatro últimas de nossa iniciativa.

Sala das Comissões, em 14 de maio de 1957. *Cunha Mello*, Presidente. — *Ruy Palmeira*, Relator. — *Gilberto Marinho*, com restrições. — *Lourival Fontes*. — *Ruy Carneiro*. — *Lima Guimarães*. — *Gaspar Veloso*. — *Lizneu Prestes*. — *Atílio Vivacqua*.

N.º 1.016, de 1957.

Da Comissão de Serviço Público — ao Projeto de Lei da Câmara n.º 101, de 1956.

Relator: Sr. Mem de Sá.

O projeto de lei em apêço teve origem em Mensagem do Sr. Presidente da República, de 14 de julho de 1955, tendo por base o trabalho de uma Comissão proposta pelo Sr. Procurador Geral do Distrito Federal, constituída em fins do ano de 1952. Após a tramitação regimental, foi aprovado com numerosas emendas pela Câmara dos Deputados e, havendo já recebido parecer, com novas emendas da Douta Comissão de Constituição e Justiça do Senado, vem ao exame desta Comissão de Serviço Público.

Como se vê da emenda, o diploma legal em elaboração institui o Código do Ministério Público do Distrito Federal. Trata-se de um texto amplo, dividido em oito títulos, com 142 artigos, disciplinando, sob todos os aspectos, a constituição, os órgãos as atribuições, as carreiras, os direitos, deveres e sanções, as substituições, incompatibilidades, suspensões e proibições e a Secretaria do Ministério Público do Distrito Federal.

Parece a esta Comissão que a competência para o exame do projeto é, especificamente, da Comissão de Constituição e Justiça, dado que o Ministério Público é parte integrante da organização judiciária. Tanto o órgão técnico da Câmara dos Deputados, como o do Senado, estudaram acuradamente o projeto e lhe deram parecer favorável emendando-o e aperfeiçoando-o.

Sobre o Título VIII — referente à Secretaria do Ministério Público e sobre o artigo 133, que lhe cria o quadro de servidores, bem como a respeito da Tabela em que se discriminam os cargos e carreiras, integrantes do aludido quadro, nada tem a objetar esta Comissão. Tanto o quadro, como as carreiras, cargos isolados e funções gratificadas, resultam da solicitação da Procuradoria Geral e são justificados pelas necessidades do serviço, havendo recebido, acolhimento do Poder Executivo e das Comissões parlamentares que os examinaram. Os arts 121 a 126 relativos à Secretaria, ao provimento dos cargos, carreiras e funções, bem como as promoções dos servidores, estão rigorosamente de acordo com os

princípios constitucionais e normas do Estatuto dos Funcionários Cíveis da União.

Esta Comissão, portanto, dá seu parecer favorável à aprovação do projeto e bem assim às emendas propostas pela Comissão de Constituição e Justiça, excetuada a de n.º 14-C, sobre a qual se manifesta contrariamente, pelas seguintes razões:

a) porque criando uma gratificação pro-labore aos membros do Ministério Público, em exercício nos Tribunais do Juri, estende-a aos da Magistratura que serviram nestes Tribunais e, assim, introduz no Código, referente, exclusivamente, ao Ministério Público, dispositivo atinente aos magistrados;

b) porque, isto não obstante, deixa de consignar benefício equivalente ao pessoal que serve nos cartórios do Juri, os quais pelos motivos que fundamentam a emenda, deveriam gozar de favor correspondente;

c) porque, segundo se afigura à Comissão, a maneira certa de corrigir a sobrecarga de serviço que recai sobre os membros do Ministério em exercício naqueles Tribunais, enquanto os demais não a suportam, seria estabelecer, entre os mesmos, o sistema do rodízio, como parece previsto pelo art. item VII, letra "b", — consoante o qual compete ao Procurador designar os curadores, promotores e defensores públicos para terem exercício nos diferentes juízos ou cartórios, no Tribunal do Juri etc....

d) porque, admitido o sistema de rodízio e sendo possível distribuir entre os membros do Ministério Público, periodicamente, os diferentes encargos e atribuições, estabelecido fica um critério de justiça, sem danos nem iniquidades, tendo em vista que todos os integrantes do Ministério serão chamados a exercer atribuições específicas da carreira que adotaram;

e) finalmente porque a liberalidade, ora proposta, tenderia a generalizar-se, com possibilidades de abuso, com a instituição de gratificações "pro-labore" para um número cada vez maior de atribuições, pertinentes aos cargos e funções públicas.

Sala das Comissões, em 14 de julho de 1957. — *Prisco dos Santos*, Presidente. — *Mem de Sá*, Relator. — *Gilberto Marinho*, vencido — *Ary Viana* e *João Mendes*.

O SR. PRESIDENTE:

Achando-se o projeto na dependência do pronunciamento da Comissão de Finanças, concedo a palavra ao nobre Senador Fausto Cabral, relator da matéria naquele órgão técnico. (Pausa).

Ausente S. Ex.ª solicito do Presidente da Comissão de Finanças a designação de novo relator para o projeto.

O SR. ALVARO ADOLPHO:

Sr. Presidente, na ausência do Senador Fausto Cabral, designo o Senador Ary Viana para apresentar o parecer da Comissão de Finanças.

O SR. PRESIDENTE:

Concedo a palavra ao nobre Senador Ary Viana.

O SR. ARI VIANA:

(Lê o seguinte parecer)

Parecer Oral

EMITIDO NA SESSÃO DE 24 DE OUTUBRO DE 1957.
Relator: Senador Fausto Cabral.

O SR. ARI VIANA:

O Projeto de Lei da Câmara número 101, de 1956, oriundo de Mensagem do Poder Executivo ao Congresso Nacional, dispõe sobre o Código do Ministério Público do Distrito Federal e dá outras providências.

O projeto em suas linhas fundamentais, é o fruto dos estudos de uma Comissão especial, designada pelo Ministro da Justiça e Negócios Interiores, com assentimento do Presidente da República.

Trata-se, pois, de meditado trabalho na elaboração do qual foi levada em conta a experiência e a cultura de eminentes homens públicos dedicados às atividades ligadas ao Ministério Público.

Nesse modo, ele reflete pelo menos as necessidades mais prementes para a reorganização do referido Ministério, dando-lhe estrutura mais atual, reunindo, em um só corpo legal a esparsa e difícil legislação vigente em torno das finalidades, organização e atribuições do mesmo.

Por outro lado, convém assinalar, além dessa sua origem, o projeto sofreu, na Câmara dos Deputados, acurado exame, especialmente por parte da Comissão de Constituição e Justiça, fato este que, aqui, no Senado repetiu-se.

Do ponto de vista específico desta Comissão, o projeto oferece pequeno interesse, mesmo porque, em seus aspectos financeiros, mais indiretos que diretos, é de secundário. O fundamental, o importante, é o corpo de normas destinadas a reorganizar o reestruturar o Ministério Público do Distrito Federal. Assim, os dispositivos que de algum modo importam em despesas são, apenas, complementares, não se lhes podendo examinar, adotar ou rejeitar senão à luz do arcabouço geral do projeto, valor cujo mérito não nutrimos a menor dúvida, apesar das naturais omissões.

Nessas condições, a Comissão de Finanças é de parecer favorável ao projeto, seguindo, quanto às emendas, o voto proferido pela ilustre Comissão de Serviço Público, isto é, contrário, também, à emenda n.º 14-C, pelos fundamentos expressos no parecer do referido órgão técnico desta Casa.

O SR. PRESIDENTE:

Em discussão o projeto com as emendas.

O SR. SENADOR ATTILIO VIVACQUA PRONUNCIA DISCURSO QUE ENTREGA A REVISÃO DO ORADOR, SERÁ POSTERIORMENTE PUBLICADO.

O SR. PRESIDENTE:

Continua em discussão o Projeto com as emendas.

Vem à Mesa e lido e aprovado o seguinte:

Requerimento n. 559, de 1957

Com fundamento no art. 156, § 10, do Regimento Interno, requiero seja retirado da Ordem do Dia, pelo prazo de 48 horas, o Projeto de Lei da Câmara n.º 101, de 1956, a fim de serem publicados no Diário do Congresso Nacional e impressos em avulsos os respectivos pareceres.

Sala das Sessões, em 24 de outubro de 1957. — *Kerginaldo Cavalcanti*.

O SR. PRESIDENTE:

Em face da deliberação do Plenário, sai o projeto da Ordem do Dia para que se cumpra a diligência solicitada.

Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 194, de 1957, que cria o Fundo da Marinha Mercante e a taxa de renovação da Marinha do art. 156, § 3.º do Regimento Interno, em virtude do requerimento n.º 54, de 1957, do Sr. Cunha Melo e outros Srs. Senadores, aprovada na sessão de 22 do mês em curso, tendo parecer da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas (ainda não publicado) e dependente do pronunciamento das Comissões de Economia e de Serviço Público e de Finanças.

O SR. PRESIDENTE:

Sobre a mesa os pareceres das Comissões de Transporte, Comunicações e Obras Públicas, de Economia, de Serviço Público Civil e de Finanças, que vão ser lidos pelo Sr. 1.º Secretário.

São lidos os seguintes:

Pareceres ns. 1.017, 1.018, 1.019 e 1.020, de 1957

N.º 1.017, DE 1957

Da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 194, de 1957, que cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante, e dá outras providências.

Relator: Sr. Francisco Gallotti.

O Projeto de Lei da Câmara número 1.966-B, de 1956 que no Senado tomou o n.º 194, de 1957, cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências.

E é submetido à deliberação da Comissão de Transportes e Obras Públicas para o devido exame, cabendone relatório.

Origário de Proposição do Poder Executivo, encaminhada ao Congresso Nacional em outubro de 1956, cuida de um magno problema que muito interessa à Nação.

Na Câmara dos Deputados foi o projeto apreciado pelas Comissões de Constituição e Justiça, Transporte, Comunicações e Obras Públicas, Finanças, em todas elas recebendo emendas.

A Comissão de Finanças da Câmara — que foi a última a examinar o projeto, antes da deliberação do Plenário, apresentou substitutivo, de autoria do Relator, Sr. Deputado Antônio Blacca que incorporou a totalidade das emendas sugeridas pela Comissão de Constituição e Justiça e a grande maioria das emendas propostas pela Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

Tal substitutivo foi integralmente aceito pelo Plenário da Câmara, que lhe acrescentou apenas uma emenda, de autoria do Sr. Deputado Fernando Ferrari.

As modificações introduzidas na proposição original do Poder Executivo não alteraram os fundamentos essenciais que são:

a) a criação de uma taxa adicional ao frete — denominada de Taxa de Renovação da Marinha Mercante — cujo produto, escriturado em conta especial em nome da embarcação que deu origem à arrecadação e do seu proprietário, no caso de empresas privadas, pode ser dado em garantia ou vinculado como meio de pagamento de empréstimos contraídos para investimentos na Marinha Mercante e na Indústria de Construção e Reparos Navais;

b) constituição do Fundo da Marinha Mercante, destinado a fornecer recursos para os empréstimos a que se refere a alínea anterior, para investimentos diretos nas empresas de construção e reparos navais, sob concessão de prêmios à construção de embarcações no País.

A Taxa de Renovação será cobrada na forma de uma adicional ao frete líquido — de 15% na navegação de cabotagem, fluvial e lacustre, e de 3% nos transportes de longo curso.

O produto dessa Taxa será incorporado ao Fundo da Marinha Mercante, quando arrecadado por empresas de navegação da União e estrangeiras, ou por armadores nacionais que operem navios estrangeiros afretados.

Outra importante receita de que se constituiria esse Fundo, segundo o projeto da Câmara dos Deputados, seria a resultante de 2/10 do imposto de transferência de fundos para o exterior.

Entretanto, a Lei n.º 3.244, que estabeleceu nova tarifa para as Alfân-

degas, sancionada alguns dias após a aprovação pela Câmara do projeto em análise, extinguiu esse tributo, criando ao mesmo tempo a taxa de despacho aduaneiro e destinado 32% do seu produto ao Fundo de Marinha Mercante.

Na Exposição de Motivos que encaminhara à Presidência da República o projeto inicial, estima-se que 2/10 do produto do imposto de transferência de fundos proporcionariam importância da ordem de Cr\$ 360.000.000,00 anuais.

A majoração dos recursos do Fundo, proporcionada pela Lei n.º 3.244, foi oportuna e indispensável. Os preços de navios sofreram considerável majoração desde a época da apresentação do projeto. Os valores adotados na Exposição de Motivos do Ministro da Viação e Obras Públicas, ao se orçar o programa de investimentos para o reequipamento e expansão da frota mercante nacional, perderam realidade.

Além disso, o volume do mercado nacional de navios, considerado no citado documento, ampliou-se com estudos posteriores, realizados no Ministério da Viação e Obras Públicas. (Sobre esta assertiva, juntamos uma publicação do M. V. O. P., "Mercado brasileiro para navios de carga geral" — que, apreciada, dará esclarecimentos)... que indicaram a necessidade de incorporar anualmente cerca de 7.500 t. dw. de embarcações para a pequena cabotagem, em adição à tonelagem prevista para os demais setores.

O valor atualizado das aplicações a realizar, cada ano e até 1960, com recursos do Fundo da Marinha Mercante e da Taxa de Renovação, pode ser estimado, com base nas hipóteses de financiamento e de aquisição no exterior, consideradas na Exposição de Motivos do Ministro da Viação e Obras Públicas, como se segue:

Grande cabotagem — 60.000 t. dw. — 900 milhões.
Pequena cabotagem — 7.500 t. dw. — 155 milhões.
Longo curso — 19.000 t. dw. — 380 milhões.
Passageiros — 1 navio p/500 pas. — 300 milhões.
Total — 1.735 milhões.

Estimamos que o projeto ora em análise, com a emenda resultante da Lei n.º 3.244, irá proporcionar, quando transformado em Lei, recursos no montante aproximado de Cr\$ 2.275.000.000,00 anuais, assim constituídos, segundo fontes de receita:

a) 15% sobre os fretes líquidos de cabotagem — Cr\$ 485.000.000,00;
b) 3% sobre os fretes líquidos de exportação e importação, longo curso — Cr\$ 640.000.000,00;
c) 32% da taxa de despacho aduaneiro — Cr\$ 150.000.000,00.

O inciso III, do art. 3.º do projeto, autoriza a Comissão de Marinha Mercante a dispendir até 5% da arrecadação anual do Fundo no custeio de seus serviços.

A esta percentagem corresponderá, nos primeiros tempos da vigência da lei, a importância de cerca de Cr\$.. 100.000.000,00 anuais.

Portanto, haverá, anualmente, disponíveis para investimentos, em futuro próximo, cerca de Cr\$ 2.175.000.000,00.

Com essa importância deverão ser atendidas as aquisições de navios, que exigirão a aplicação de Cr\$ 1.735.000.000,00, restando, portanto, um saldo anual médio de Cr\$ 440 milhões. Considerando-se os investimentos que deverão ser realizados, a curto prazo, na construção, melhoramento ou ampliação de estaleiros de construção e reparos navais (a Exposição de Motivos citada prevê aplicação nesse setor, até 1960, de cerca de Cr\$ 1.325.000.000,00), e na recuperação de embarcações, confirma-se a assertiva feita anteriormente, neste parecer, da imprescindibilidade de se ampliarem os recursos previstos no projeto original do Poder Executivo.

A prazo mais longo, isto é, após 1960, serão ainda mais elevadas as necessidades de recursos, se bem que se deva prever a redução dos investimentos em estaleiros.

A construção naval no País, que deverá estar-se processando em larga escala naquela época, exigirá a concessão de prêmios que absorvam substancial parcela dos recursos disponíveis.

Na realidade, a reabilitação da Marinha Mercante Nacional exige a mobilização continuada de recursos financeiros, vultosos, para corrigir as deficiências que se acumularam durante o longo período em que esteve praticamente desassistida.

E, nesse período, o País progrediu aceleradamente, criando-se ou desenvolvendo-se setores de atividades dependentes, fortemente da marinha mercante para o transporte de seus produtos.

A tendência de agravamento do balanço de pagamento do País, que cada ano mais se faz sentir, tornou imperioso, por outro lado, restringir ao máximo os dispêndios cambiais, através do desenvolvimento de indústrias substitutivas da importação e da redução dos pagamentos de serviços em moeda estrangeira.

A luz dessas últimas considerações avultam a importância do País construir seus próprios navios.

Sómente dessa forma poderão ser satisfeitas, integral e permanentemente, as necessidades de navios para a navegação de cabotagem e interior.

Foderemos, então, expandir vigorosamente nossa frota de longo curso, de forma a reter no País uma parcela substancial do total de mais de US\$ 300 milhões, que a tanto montam os fretes oriundos do transporte de nosso comércio exterior.

O projeto ora considerado é o instrumento de que se carecia para a realização desse objetivo.

Assegurando a continuidade de encomendas, transformando em efetivo o o nosso grande mercado potencial para navios, estará ele criando a condição básica para o desenvolvimento da construção naval do País.

Outros fatores de estímulo a essa atividade são ainda previstos no projeto, tais como:

a) concessão de prêmios à construção naval brasileira que não ultrapassem a diferença entre o custo da produção nacional e o preço vigente no mercado internacional.

b) aplicação de recursos do Fundo, na forma de financiamento ou investimento, para a construção, melhoramento ou ampliação de estabelecimentos industriais de construção e reparos navais;

c) e, isenção de direitos de importação, durante três anos seguintes à aprovação da Lei para a importação de materiais e equipamentos à instalação dessas indústrias ou a sua exploração quando não houver suficientemente similar nacional.

Parece desnecessário, aliás, insistir na exaltação do mérito do projeto que nos cabe relatar.

A calorosa acolhida com que foi recebida tal iniciativa do Poder Executivo, em todos os setores da atividade produtiva nacional, testemunha que ela representa uma aspiração do Povo brasileiro.

Somos, pelo exposto, favoráveis à aprovação do projeto, com as seguintes emendas:

EMENDA N.º 1

Dê-se a seguinte redação à alínea b do artigo 2.º:

"b) de 32% (trinta e dois) da receita da taxa de despacho aduaneiro, criada pela Lei n.º 3.244, de 14 de agosto de 1957".

Justificação

Trata-se de adaptação à Lei número 3.244, sancionada após a aprovação, pela Câmara, do projeto em causa.

EMENDA N.º 2

Dê-se a seguinte redação ao § 2.º do art. 2.º:

"§ 2.º — As Alfândegas e Marinha Recolherão, diariamente ao Banco do Brasil S. A., mediante guia, 32% (trinta e dois) da arrecadação da Taxa de despacho aduaneiro, para crédito do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, Fundo da Marinha Mercante".

Trata-se de alteração resultante da Emenda 1, visando a regularizar a forma de recolhimento ao Banco da Marinha Mercante, da percentagem de 32% do produto da Taxa de despacho aduaneiro.

EMENDA N.º 3

No inciso IV, do art. 3.º, troquem-se, entre as expressões "Em prêmios" e "que não ultrapassem" as palavras "à construção naval no País".

O prêmio, é natural, deve destinar-se somente às construções realizadas no País, como forma de estimular essa atividade nacional.

Entretanto, esse objetivo não está claramente definido na redação aprovada pela Câmara dos Deputados.

EMENDA N.º 4

No § 2.º do art. 11, onde se lê "1956", leia-se: "1957".

O longo período de tramitação do projeto, já decorrido, força a alteração proposta.

A data para início de contagem do prazo de prescrição do direito ao produto da Taxa de Renovação, para navios em tráfego, foi fixado no projeto original, no pressuposto da sua aprovação em 1956.

EMENDA N.º 5

No § 2.º do art. 12, substitua a palavra "aplicação", entre as expressões "o produto da" e "da Taxa", pela palavra "arrecadação".

Trata-se, a nosso ver, de emenda de redação. Houve, evidentemente, equívoco ao se usar a palavra "aplicação" em lugar de "arrecadação". Provavelmente, erro de dactilografia.

EMENDA N.º 6

Suprima-se o art. 19, assim redigido:

"Fica destacada do Fundo da Marinha Mercante, de que trata esta Lei, a importância de Cr\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de cruzeiros) para a construção da Escola de Marinha Mercante do Rio Grande do Sul".

Trata-se de emenda ao substitutivo da Comissão de Finanças da Câmara dos Deputados, aprovada no Plenário, aliás pela maioria de, apenas um voto.

A proposição foge inteiramente à sistemática do projeto — que é a de somente autorizar a aplicação de recursos do Fundo da Marinha Mercante em investimentos na frota, mercante nacional e na indústria de construção e reparos navais.

Além disso, cabe observar que incumbe ao Ministério da Marinha a formação profissional de marítimos.

Os recursos para esse fim devem ser-lhe consignados, portanto, através do processo normal — que é o das verbas orçamentárias.

É o nosso parecer.

Sala das Comissões, em 7 de outubro de 1957. — Novais Filho, Presidente. — Francisco Gallotti, Relator. — Neves da Rocha. — Coimbra Bueno.

N.º 1.018, de 1957

Da Comissão de Economia — sobre Projeto de Lei da Câmara n.º 194, de 1957.

Relator: Sr. Alô Guimarães: De iniciativa do Poder Executivo, o Projeto em exame, cria o Fundo de Marinha Mercante, a Taxa de Renovação de Marinha Mercante e dá

outras providências de caráter administrativo para movimentação e aplicação dos recursos mencionados.

A Mensagem presidencial é acompanhada de uma longa Exposição de Motivos do Senhor Ministro da Viação e Obras Públicas em que são abordadas as principais medidas destinadas a mobilizar recursos financeiros para a renovação e desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção naval em nosso país.

Começa S. Ex.^a salientando as deficiências do transporte marítimo, especialmente o tráfego de cabotagem, considerado imprescindível ao abastecimento de gêneros alimentícios aos grandes centros consumidores.

Salientou o Ministro da Viação e Obras Públicas, que a navegação de longo curso constitui um grave problema de nosso balanço de pagamento, uma vez que a bandeira nacional participa em percentagem muito pequena no transporte de cargas para o exterior e vice-versa.

Em 1955 apenas 5,7% do volume físico da carga geral foram transportados por embarcações nacionais e os fretes de exportação e importação só nas linhas frequentadas pelo Lóide Brasileiro, totalizaram 260 milhões de dólares, dos quais o Lóide não transportou mais de 7%.

O total anual de gastos de fretes em nosso comércio de longo curso subiu a 300 milhões de dólares, dos quais a Marinha Mercante Brasileira não usufruiu senão 25 milhões, o que significa um déficit líquido de 275 milhões de dólares em apenas um exercício.

A situação da navegação de cabotagem ainda é mais premente, o que tem levado o Governo a permitir que navios estrangeiros façam transporte de mercadorias nas costas brasileiras, recebendo frete em dólares. Só no primeiro semestre de 1956, 200 mil toneladas de mercadorias de cabotagem trafegaram em navios estrangeiros, obrigando o governo a gastar em fretes, mais de 2 milhões de dólares.

Não há negar a grande importância deste Projeto: a grande maioria da nossa frota já ultrapassou o limite da vida econômica por ser mais velha 20 anos, além de ser heterogênea, inadequada às suas finalidades e portanto com pouco rendimento.

Como bem salienta recente publicação do Ministério da Viação e Obras Públicas — Mercado Brasileiro de navios de carga Geral — na estimativa das necessidades de equipamento móvel para o desenvolvimento e melhoria de determinado sistema de transporte, dois fatores devem ser obrigatoriamente considerados: as exigências de substituição de unidades de transporte obsoletas e as resultantes da incorporação de novas unidades, destinadas a atender o volume adicional de carga que se prevê vir a surgir. No caso da frota nacional de cabotagem, que opera no transporte de carga geral, as necessidades previstas para o futuro próximo, decorrentes do atendimento dessas duas ordens de exigências, são vultosas, mesmo que se considerem como economicamente utilizáveis embarcações com idade superior ao limite de vida econômica contábil, universalmente adotado e ainda que se arbitre uma taxa prudentemente baixa para o ritmo de expansão do volume de carga a transportar no tráfego litorâneo.

Os estudos que estão anexos ao Projeto trataram de fixar a demanda a cada um dos seguintes setores:

a) grande cabotagem, aqui considerada a que é realizada por navios com capacidade de carga superior a 1.000 toneladas;

b) pequena cabotagem, que inclui as embarcações efetuando por embar-

cações com capacidade de carga inferior a 1.000 t.

Para a previsão da demanda que resultará do atendimento do tráfego adicional, pesquisaram os órgãos técnicos do Ministério da Viação e Obras Públicas, a tendência secular de crescimento do comércio de cabotagem, calculando-se os acréscimos de carga a transportar.

A demanda de renovação da frota foi estimada computando-se, ano a ano, a tonelage dos navios que deverão ser retirados do serviço, por terem atingido seu limite de vida econômica, prevendo-se sua substituição por unidades modernas. Levando em conta a justificável prática dos armadores nacionais de manterem em serviço suas embarcações por período que excedem o prazo de depreciação de navios quase universalmente adotado — 20 anos — foi considerado que as reposições se fariam quando os navios atingissem a idade de 30 anos.

Trata, também, o Projeto, da indústria de construções, praticamente inexistente no país, possibilitando o seu incremento.

A conclusão a que chegaram os pesquisadores do mercado brasileiro para navios de carga — ao qual, para uma visão de conjunto das necessidades de toda a frota mercante nacional devem ser acrescentadas as demandas de navios petroleiros, de carvão e minério, dragas, rebocadores, embarcações de guerra, — é a de que somente a implantação no País, da grande indústria de construções navais permitirá enfrentar, na escala requerida, problema de tal vulto, dada a crônica debilidade de nosso balanço de pagamentos.

É possível que os técnicos dividam das soluções apresentadas para resolver o grande problema dos transportes marítimos. Uma coisa é certa: existe o problema e urge solucioná-lo e o Governo só merece elogios em propor as medidas consubstanciadas no Projeto como as mais adequadas para corrigir o mal e enfrentar o problema cuja solução é de interesse nacional.

Como relator da proposição, creio ser exaustivo dar mais argumentos de natureza econômica que recomendem a renovação da nossa Marinha Mercante e a implantação da indústria de construção de navios no Brasil. A esse respeito existe no Brasil uma vasta literatura, unânime em apresentar as necessidades de uma reorganização da Marinha Mercante.

Pela Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas foram apresentadas 6 emendas:

As emendas 1-C e 2-C visam adaptar o projeto à Lei 3.244 de 14 de agosto de 1957, que extinguiu o imposto sobre transferência de fundos para o exterior e criou a taxa de despacho aduaneiro, cabendo ao Fundo de Marinha Mercante 32% (trinta e dois por cento), e regula a forma de recolhimento dessa percentagem.

Pela emenda n.º 3-C pretende a Comissão que se intercale no inciso IV, do art. 3.º entre as palavras "em prêmios" e "que não ultrapassam", as palavras "à construção naval".

O prêmio deve destinar-se somente às construções realizadas no país, como forma de estimular essa atividade.

As emendas n.º 5-C e 6-C são mais da redação. A primeira alterando a data do início de contagem do prazo de prescrição do direito ao produto da Taxa de Renovação que foi fixado no projeto inicial no pressuposto de sua aprovação em 1956. A segunda trata de evidente equívoco ao se usar a palavra "aplicação" em lugar de "arrecadação".

O artigo 19 do Projeto foi inteiramente sistematizado de novo — que é a de somente autorizar a apli-

cação de recursos do Fundo em investimentos na frota mercante nacional e na indústria de construção e reparos de navios. É justa, pois, a emenda n.º 6-C.

Nestas condições, a Comissão de Economia opina favoravelmente ao Projeto e às emendas de n.º 1-C a 6-C, apresentando a seguinte emenda de n.º 7-C.

EMENDA 7-C

Acrescente-se onde convier o seguinte artigo:

Ficam os estaleiros nacionais de construções e reparos navais equiparados a estabelecimentos de caráter público para o único efeito de promoverem, na forma da legislação vigente, desapropriação dos bens necessários a seus serviços e instalações.

Justificação

Apesar da grande extensão do litoral brasileiro, são poucas as áreas, na orla marítima, que se apresentem adequadas à instalação de estaleiros de grande porte. Diversos requisitos que devem ser atendidos quanto a condições de topografia e de acesso por água e por terra, e de suprimento de matérias primas, equipamentos e energia elétrica, restringem consideravelmente o número de sítios potencialmente aproveitáveis para aquele fim.

Tal situação poderá dar margem a reivindicações abusivas para a venda de áreas com características favoráveis. Daí a conveniência de se outorgar aos estaleiros de construções e reparos navais a faculdade de promover desapropriações.

Equiparando-os aos estabelecimentos de caráter público, unicamente para poderem promover as desapropriações, permanecerá resguardada a vigilância protetora dos direitos de propriedade, visto como apenas mediante prévia e expressa declaração de utilidade pública, por decreto do Presidente da República, nos termos do art. 6.º da Lei de Desapropriações (Decreto-lei n.º 3.365, de 21 de junho de 1941), os bens que se fizerem necessários poderão ser efetivamente desapropriados.

Sala das Comissões, 22 de outubro de 1957. — *Juracyn Magalhães*, Presidente. — *Alô Guimarães*, Relator. — *Lineu Prestes*. — *Fausto Cabral*. — *Fernandes Tavora*.

N.º 1.019, de 1957

Comissão de Serviço Público Civil — sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 194, de 1957.

Relator: Sr. Ary Vianna.

Este projeto, de iniciativa do Poder Executivo, cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências.

Estudando detidamente a proposição, as Ilustradas Comissões de Transportes, Comunicações e Obras Públicas e de Economia examinaram o projeto sob os aspectos que lhes são específicos e privativos, nos termos regimentais.

É digno de nota que as referidas Comissões aceitaram as características básicas do projeto porque, na verdade, elas atingem plenamente o objetivo de permitir o tão urgentemente reclamado reequipamento da Marinha Mercante Nacional de acordo com as nossas possibilidades econômicas.

Pela Comissão de Transportes e Comunicações e Obras Públicas foram apresentadas ao Projeto 6 emendas consubstanciando providências indispensáveis ao funcionamento e aplicação do Fundo, bem como adaptando o mesmo às disposições da Lei de Tarifas — Lei número 3.244, de 14 de agosto de 1957, que criou a taxa de despacho adua-

neiro e cuja participação do mesmo é de 32%.

A emenda n.º 6 suprimindo o artigo 19 tem por objetivo evitar que matéria estranha conste do Projeto que tem por objetivo somente autorizar a aplicação de recursos do Fundo de Marinha Mercante em investimentos na frota mercante nacional e a indústria de construção e reparos de navios.

O meio normal de financiar a construção de uma Escola de Marinha Mercante é incluir no orçamento ordinário da Marinha, dotação própria.

Dispõe o projeto que os recursos do Fundo serão aplicados pela Comissão de Marinha Mercante, exclusivamente em investimentos e em financiamentos a empresas nacionais de navegação ou construção naval, privados ou estatais, reservando até 5% da arrecadação anual do Fundo, no custeio dos serviços da Comissão de Marinha Mercante que fica autorizado a contratar pessoal e serviços necessários mediante aprovação do orçamento da Comissão, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

A limitação proposta é uma providência acertada para evitar abusos na aplicação dos recursos específicos que não seja em atividades relacionadas com investimentos e financiamentos em navios de carga ou passageiros.

A Comissão de Marinha Mercante para custeio dos seus serviços administrativos, inclusive pessoal, disporá apenas de 5% do total arrecadado pelo Fundo e isso mesmo mediante Orçamento aprovado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas.

Além desse item do artigo 3.º a proposição não contém matéria específica desta Comissão, razão pela qual deixamos de apreciar os demais dispositivos do Projeto.

Com o objetivo de imprimir maior objetividade à construção naval, conferindo às empresas do Governo estrutura compatível com a natureza dessa atividade industrial, apresentamos a emenda n.º 8-C, assim redigida:

EMENDA N.º 8-C

Acrescente-se, onde convier, o seguinte artigo:

"Os serviços de construção e reparos navais da União, serão explorados através de empresas organizadas nos termos do art. 4.º a 7.º, 10 a 12, parágrafos 1.º a 5.º, 13 a 16, 20, 22 e 23 da Lei n.º 2.874, de 19 de setembro de 1956".

Justificação

Os serviços de construção naval a cargo da União, deverão caber a empresas com estrutura adequada à natureza dessa atividade industrial. A experiência vem demonstrando a impossibilidade de o Estado alcançar resultados compensadores na exploração de atividades econômicas, por intermédio de organismos apropriados, apenas, ao desempenho de atividades burocráticas. Daí a conveniência de se adotar para os serviços de construção e reparos navais que a União deva explorar, forma de organização semelhante à considerada para a NOVACAP.

Assim, somos pela aprovação do projeto, bem como das emendas 1-C a 7-C com a emenda 8-C acima referida.

Sala das Comissões em — *Prisco dos Santos*, Presidente. — *Ary Vianna*, Relator. — *Caetano de Castro*. — *Gilberto Martinho*.

N.º 1.020, de 1957.

Da Comissão de Finanças, sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 114, de 1957.

Relator: Sr. Fausto Cabral.

Pelo Projeto de Lei da Câmara n.º 194, de 1957, de iniciativa do Fu-

do Executivo, é criado um Fundo de natureza contábil, denominado Fundo de Marinha Mercante, destinado a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional, e para o desenvolvimento da indústria de construção naval no País.

O Fundo será constituído da seguinte forma:

1.º do produto da Taxa de Renovação da Marinha Mercante ora criada, correspondente a um adicional do frete líquido igual a 15% no caso de comércio de cabotagem e de 3% no caso de carga vinda do exterior;

2.º de 32% da receita da taxa de despacho aduaneiro, criada pela Lei n. 3.244, de 14 de agosto de 1957;

3.º dos juros, comissões e outras receitas resultantes da aplicação dos recursos do próprio Fundo ou da execução desta lei;

4.º das dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no Orçamento Geral da União;

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

6.º dos saldos anuais porventura apurados pela Comissão de Marinha Mercante no desempenho de suas atribuições.

Os recursos acima mencionados serão recolhidos ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, em conta especial sob a denominação de Fundo da Marinha Mercante e serão aplicados pela Comissão de Marinha Mercante exclusivamente em:

I — investimentos relacionados com a compra ou construção de navios bem como na melhoria, ampliação ou construção de estaleiros;

II — em prêmios que não ultrapassem a diferença verificada entre o custo da produção nacional e o preço vigente no mercado internacional e

III — em financiamentos a empresas nacionais de navegação ou construção naval.

As despesas administrativas da Comissão de Marinha Mercante são efetuadas até um máximo de 5% do total dos recursos do Fundo e assim mesmo mediante Orçamento aprovado pelo Ministro da Viação.

Determina o artigo 4.º que até 31 de outubro de cada ano a Comissão de Marinha Mercante submeterá à aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas o programa de aplicação dos recursos do Fundo e até 31 de março (art. 5.º) a referida Comissão prestará contas ao Tribunal de Contas da aplicação dos recursos a ela consignados.

Diz o artigo 6.º que o Poder Executivo fica autorizado a dar garantia do Tesouro Nacional, até a importância de Cr\$ 3.000.000.000,00 em financiamentos contratados pela Comissão de Marinha Mercante, ou pelas empresas de navegação e estaleiros da União, como Banco do Brasil para fins de investimentos (art. 3.º, item I), a serem liquidados com os recursos do Fundo, bem como pelas atuais sociedades de economia mista, sob controle da União, a serem resgatados com o produto da Taxa de Renovação por elas arrecadada.

A autorização para cobrança da Taxa de Renovação da Marinha Mercante vigorará pelo prazo mínimo de 25 anos e, depois desse prazo, não será suspenso senão, em virtude de lei especial.

Constituirá, ainda, receita do Fundo da Marinha Mercante, o produto arrecadado pelas empresas de propriedade da União, pelas empresas de navegação estrangeiras e pelos armadores nacionais em decorrência da operação de navios estrangeiros afretados.

Estabelece o projeto que as empresas nacionais de construção ou reparos navais gozarão de isenção de direitos de importação para consumo e mais taxas aduaneiras, exclusivas a de previdência social, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e

acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras que cheguem ao País dentro de três anos seguintes ao início da vigência desta lei.

Examinados os aspectos financeiros do projeto, resta-nos apreciar embora rapidamente, a importância econômica do mesmo, assunto já brilhantemente tratado pela Comissão de Economia.

Nossa deficiência de tonelagem é tão aguda que, apenas 6% do volume físico da carga geral comerciada com o exterior foi transportado em embarcações nacionais.

A frota nacional de navios de carga geral, que opera no setor de longo curso, é atualmente constituída de apenas 20 cargueiros, construídos no biênio de 47-48 e pertencentes ao Lloyd Brasileiro.

A baixa participação mencionada resultou, incontestavelmente, da pequena dimensão dessa frota.

O comércio de cabotagem sofre da falta de unidades, situação que tende a agravar-se, já que a atividade econômica do País, está concentrada na faixa litorânea e não obstante os pronunciados, ditados pela localização da nova capital de que, no futuro, há de acentuar-se o movimento de interiorização que agora se esboça, a perspectiva é de que, ainda por muito tempo, a maior parte da população brasileira estará predominantemente vinculada ao mar, para suas trocas comerciais.

A Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas incorporou ao Projeto 6 emendas, sendo que as duas primeiras visam adaptar o Projeto aos dispositivos da Lei número 3.244 de 14 de agosto de 1957 que trata da nova Tarifa das Alfândegas.

A emenda 3-C objetiva esclarecer que os prêmios referidos no art. 3.º item IV devem destinar-se somente às construções navais realizadas no Brasil, como forma de estimular essa atividade. Somos pela aprovação da emenda.

Pelas emendas 4-C e 5-C que são mais de redação do que de substância, manda-se substituir o ano de 1958 pelo ano de 1957 e a palavra aplicação em vez de arrecadação.

O art. 19 do projeto versa assunto estranho ao projeto que é somente o de autorizar a aplicação de recursos do Fundo de Marinha Mercante em investimentos na frota mercante nacional e na indústria de construção naval. A construção de uma Escola de Marinha Mercante no Rio Grande do Sul deve correr à conta de recursos orçamentários. Tem pois procedência a emenda.

A Comissão de Economia apresentou ao Projeto uma emenda equiparando os estaleiros nacionais de construção e reparos navais a estabelecimentos públicos para o único efeito de promoverem desapropriações dos bens necessários a seus serviços e instalações. A emenda conforme se infere de sua justificativa é justa, merecendo o apoio da Comissão de Finanças.

Pela Comissão de Serviço Público Civil foi apresentada uma emenda 8-C determinando que os serviços de construção e reparos navais da União serão explorados através de empresas organizadas nos termos da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil.

A União detém a totalidade do capital da sociedade, podendo as ações da Companhia serem adquiridas com autorização do Presidente da República, por pessoas jurídicas de direito público interno, as quais, entretanto, não poderão aliená-los senão à própria União assegurado a esta de qualquer modo o mínimo de 51% do capital social.

A emenda da Comissão de Serviço Público Civil vem resolver um gravíssimo problema qual seja o de colocar em termos de rendimento as empresas do governo que se dedicam à construção e reparos de navios.

Visando atualizar os recursos do Fundo e disciplinar melhor os serviços de construção naval propomos duas emendas as de ns. 9-C e 10-C.

Nestas condições, a Comissão de Finanças opina favoravelmente ao Projeto em exame, bem como às emendas 1-C a 8-C, apresentando, ainda, as seguintes emendas:

EMENDA 9-C

Na alínea b, do § 1.º, do art. 8.º, onde se lê: "3% (três por cento)" leia-se: "5% (cinco por cento)".

Justificação

Ao elaborar o Poder Executivo o projeto que cria o Fundo da Marinha Mercante ainda não se dispunha de elementos seguros sobre o custo da construção naval no País. Considerou-se, naquela ocasião, à falta de dados mais precisos, a correspondência de Cr\$ 70,00 por US\$ 1 entre o preço interno dos bens e serviços a realizar no País e o valor que aos mesmos se atribui para construções feitas em estaleiros europeus e japoneses. Estudos recentes revelaram entretanto, que aquela relação, aos níveis dos preços atuais, é da ordem de Cr\$ 100,00 por US\$ 1. Admitiu ainda o Poder Executivo que a importação das partes não produzidas internamente, se processaria à taxa de câmbio de Cr\$ 45,00 por dólar, hipótese que não mais deve ser aceita, em virtude da tendência de restringir ao máximo a concessão de câmbio favorecido. Mais razoável será admitir que essas importações se façam com o pagamento do ágio da categoria geral.

Nessas circunstâncias, os recursos previstos no projeto revelam-se insuficientes para atender o programa de construção de navios no País, considerado pelo Poder Executivo como capaz de satisfazer as necessidades nacionais no setor de transportes por água. Com base nos dados apresentados pelo nobre relator do projeto na Comissão de Transportes desta Casa, Senador Francisco Gallotti, pode-se estimar que haveria um "deficit" da ordem de Cr\$ 5,6 bilhões, ao fim do período 1958-66.

A elevação de 3% para 5% da incidência da Taxa de Renovação, aplicável aos fretes cobrados nos transportes de longo curso, proporcionaria, inicialmente, uma elevação de recursos de aproximadamente Cr\$ 480 milhões anuais. Assim, ao fim do período citado, o "deficit" ficaria reduzido a cerca de Cr\$ 1 bilhão. A diferença não é apreciável, no caso, pois representa apenas 3,5% do investimento total a ser realizado no período.

EMENDA 10-C

Acrescente-se onde convier:
Art. Os recursos do Fundo da Marinha Mercante e o produto da Taxa de Renovação da Marinha Mercante somente poderão ser aplicados na compra ou reparação de embarcações no exterior, quando a indústria nacional não estiver capacitada, respectivamente, a construí-las ou repará-las, em prazos razoáveis, observadas as exigências de sociedade classificadora aceita pela Comissão de Marinha Mercante, a critério desta.

Justificação

A emenda visa à defesa da indústria nacional de construção e reparos navais. Não seria razoável, na verdade, permitir a aplicação dos recursos a serem criados na aquisição ou reparos de embarcações no exterior, nos casos em que haja capacidade não utilizada em estaleiros nacionais. O artigo que se propõe in-

troduzir no projeto atribui à Comissão de Marinha Mercante, como órgão técnico especializado, a competência para decidir a respeito, tendo em vista a possibilidade das obras ou serviços pretendidos serem executados no País, em prazos razoáveis e satisfazendo às exigências de sociedade classificadora por ela aceita.

Sala das Comissões, em 14 de 1957.
— Alvaro Adolpho Presidente.
— Fausto Cabral, Relator. — Ary Vianca. — Daniel Krieger. — Nivaldo Filho. — Paulo Fernandes. — Neves da Rocha. — Othon Mäder, vicedeputado. — Júlio Leite. — Lima Guimarães.

O SR. PRESIDENTE:

Sobre a mesa requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1.º Secretário. É lido e sem debate, aprovado o seguinte:

Requerimento n. 530, de 1957

Com fundamento no art. 156, § 10, do Regimento Interno, requer-se seja retirado da Ordem do Dia, pela prazo de 48 horas o Projeto de Lei da Câmara n.º 194 de 1957, a fim de serem publicados no "Diário do Congresso Nacional" e impressos em avulsos os respectivos pareceres. Sala das Sessões, em 24 de outubro de 1957. — Othon Mäder.

O SR. PRESIDENTE:

Na forma do deliberado pelo Plenário, o projeto sai da Ordem do Dia.

O SR. GILBERTO MARINHO:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, o livre exame dos atos administrativos, a liberdade de pensamento, de expressão e de difusão, democraticamente, não podem sofrer restrições.

O Presidente da COFAP, num ato que considero muito mal inspirado, vedou a entrada, naquela repartição, de um jovem repórter do "Jornal do Brasil", que procurava cumprir o seu dever, informando a população do Distrito Federal aquilo que é inequívoco — a deficiência do serviço de abastecimento, notadamente no que se refere ao setor de carnes.

Endereço apelo ao dirigente daquela repartição, no sentido de reconsiderar seu ato, manifestamente infeliz, permitindo que ali ingressem os representantes de outros jornais, em igualdade de condições, com aqueles que, porventura, analisem de forma simpática ou favorável, os atos da Comissão.

Não se concebe que o responsável por um órgão governamental possa fazer discriminações quanto à imprensa, premiando aqueles que lhe elogiam a atuação e restringindo a liberdade dos que, acertada ou erradamente, dela divergem. (Pausa).

Sr. Presidente, aproveito a oportunidade de encontrar-me na tribuna, para, felicitando o Senado pelo ato acertado com que, por unanimidade de votos, aprovou a indicação do Presidente da República do Professor Renato Araujo Sampaio para membro do Conselho Nacional de Economia, trazer a oconhecimento da Casa, a fim de que fique consignado nos Anais, o discurso com que o notável economista patriótico — sem qualquer favor — tomou posse naquele alto cargo. Evidenciou Sua Excelência, nessa oração, conhecimentos profundos da conjuntura econômica brasileira, causando, entre quantos tiveram a ventura de assistir à sua posse, impressão profunda e inapagável, não só quanto ao acerto da indicação do Governo, mas notadamente quanto a reunir o escolhido aquelas condições indispensáveis ao exercício do alto posto constitucional a que foi conduzido.

É o seguinte o discurso do Professor Renato Araujo Sampaio:

"Sr. Presidente, Srs. Conselheiros,

Nesta conjuntura de expansão e de progresso, participar deste órgão dedicado à investigação econômica é, a um só tempo, oportunidade valiosa e pesada responsabilidade. Estejais certos de que nenhuma das duas faces me escapa, da tarefa que começo agora a partilhar convosco, e que acabo de assumir perante a opinião pública de meu País.

Foi duplamente sábia a Assembleia Constituinte de 46 ao criar o Conselho Nacional de Economia. Atribuindo-lhe um "status sui generis" dentro da estrutura administrativa do País, afastou-o do torvelinho dos problemas menores do cotidiano, possibilitando deste modo, condições de trabalho necessárias ao estudo de nossos problemas básicos, ao tempo em que, por outro lado, evitava o seu enclausuramento numa torre de marfim inteiramente alheio à realidade do tempo.

Ao fixar uma estrutura de órgão colegiado, quis o constituinte imprimir ao novo corpo uma marca prudente de ecletismo, uma largueza bastante para comportar as diferentes manifestações do pensamento econômico e as variadas formas de acumular conhecimento. Uma instituição onde o diálogo é a regra, tem condições para empreender pesquisas objetivas e sugerir soluções lúcidas. Na verdade, Senhor Presidente e Srs. Conselheiros, o País é testemunha de que está sendo acumulado nesta Casa um acervo de análise econômica aplicada que muito tem contribuído para fixar os fundamentos desta complexa e mutável realidade brasileira.

No momento em que assumo esta função, manda a boa prática democrática que não me omita da tarefa de apreciar aqueles pontos fundamentais que freqüentemente ocorrem no trato dos problemas econômicos.

Meus senhores: o processo de desenvolvimento que presenciamos e vivemos tem aspectos novos que o diferenciam de outros fenômenos do mesmo gênero, contemporâneos ou históricos; pelo fato de realizar-se democraticamente dentro de uma estrutura internacional que, conforme demonstrou recentemente Myrdal, não é propícia ao crescimento das áreas subdesenvolvidas. Constituímos no entanto, uma das regiões de baixa renda "per capita" onde a iniciativa privada tem promovido, continuamente, o crescimento do produto real em ritmo mais acelerado que o aumento da população. O horizonte de estabilidade e segurança que um processo desta natureza encerra: as garantias da ordem democrática que oferece são de tal modo evidentes que a ninguém passará despercebido.

De certo, não quero dizer que o crescimento realizado no passado haja sido "risonho e franco" segundo canta a amável metáfora do poeta. Emergiram desequilíbrios, não raros agudos e que ainda hoje se fazem sentir; nem todas as metas foram alcançadas, se é que por ventura, demos-nos ao trabalho prévio de quantificá-las. Soubemos todavia, responder aos fatores favoráveis que imprimiram direção e intensidade novas às forças da economia nacional; não me posso, pois, furtar à conclusão de que, consideradas as condições então vigentes, havemos realizado todos, um bom trabalho.

Meio século atrás, eramos apenas uma estrutura rural estacionária enclausurada dentro do mercado natural, amonetário e primitivo, onde uns poucos núcleos urbanos, relativamente mais desenvolvidos, permaneciam, no entanto, econômica e culturalmente, vinculados às metrópoles internacionais.

Hoje, o dinamismo de um processo de expansão, cujo núcleo é a industrialização e cuja base é a iniciativa privada, assimila o mercado natural do passado, absorve as margens do subemprego, edifica um sistema econômico mais eficiente e eleva, ano após ano, a renda real do povo brasileiro. Bem sabeis, senhores, a que êxitos notáveis pode levar o capitalismo industrial, pois à medida em que a economia segue absorvendo e implantando a tecnologia moderna, torna possível o aumento dos salários reais, sem reduzir o volume de poupanças ou frear o ritmo da acumulação de capital.

Por mais neterodoxo que vos possa parecer, permiti-me afirmar que a Nação brasileira começou a aprendizagem do desenvolvimento, realizando-o. Modificações econômicas e políticas na órbita internacional desencadearam o automatismo das forças do mercado e à proporção que crescíamos, aprendíamos a seguir crescendo. A inexistência do desenvolvimento produziu vez por outra respostas inadequadas, comportamentos esdrúxulos e, em circunstâncias raras, reações auto-destrutivas. Sabemos que não foram suficientemente numerosas ou potentes para estancar o processo em curso; impediram, porém, que extraiéssemos daquela constelação, sobretudo favorável, todo o potencial de crescimento que encerrava.

Neste sentido, foi parcial nossa vitória e limitados, os êxitos. Não nos devemos iludir num ponto, nem ao País: ainda não vencemos a batalha final; Não atingimos a escala de operações que de um ímpeto autopropulsor ao processo do crescimento econômico nacional.

Não creio, contudo, que seja esta uma razão de pessimismo; muito ao contrário: digo-vos que da experiência do passado decênio, quando toda a Nação debatia e pesquisava meios e fins do desenvolvimento, resultou muito mais que o travesseiro das polêmicas: está-se construindo um núcleo de teoria do crescimento que tem o apoio seguro da grande maioria dos especialistas. Esta década de investigações e de pesquisas resultou na verdade, no estabelecimento de um conjunto de princípios para a ação da política econômica que tem a concordância das diversas escolas. Os documentos elaborados pelas Nações Unidas exemplificaram com clareza a realidade do que acabo de afirmar. Existem, é certo, pontos discordes, em relação a alguns problemas específicos, cuja contradição não pretendo diluir; não chegariam a invalidar o denominador comum suficientemente amplo sobre o qual podemos construir, operacionalmente, uma política de desenvolvimento econômico.

Se válida esta conclusão, haveríamos alcançado uma etapa nova, na promoção do crescimento econômico: na medida em que havemos identificado a essência do problema, suas relações causais básicas, entramos na posse de um poder novo: a utilização do conhecimento das próprias leis que regem o processo

de expansão para sobre ele agir, no sentido de produzir um desenvolvimento melhor, quantitativo e qualitativamente. Se de fato captamos os aspectos significativos do fenômeno e, ainda, se existe uma margem apreciável de concordância, como julgo que já logramos alcançar, dentro da comunidade brasileira, no que se refere aos instrumentos de ação, não resta dúvida que a exequibilidade da tarefa, está em nossas mãos, mesmo quando a constelação de fatores externos não seja mais tão brilhante quanto a de dez anos atrás.

Não é provável, por certo, que o comércio exterior e a balança de pagamentos evoluam no sentido de ampliar substancialmente a capacidade para importar e o volume de poupanças do País. O eminente Presidente Eisenhower, em discurso pronunciado por ocasião da abertura da última reunião de governadores do Banco Mundial foi sobejamente claro ao afirmar que os países subdesenvolvidos devem contar, fundamentalmente, com os próprios recursos internos, na promoção do seu desenvolvimento. Declarações de natureza similar foram também enunciadas pela Delegação Norte-americana à Reunião da O.E.A., recentemente realizada em Buenos Aires. Esta é mais uma razão para que nos afastemos dos métodos espontaneístas na realização do desenvolvimento e que inauguremos uma etapa mais racional, quando, então, utilizaremos o conhecimento objetivo, com o fito de extrair o máximo de rendimento das variáveis que podemos influenciar.

Ao afirmar as possibilidades internas da economia brasileira e o grau de conhecimento que alcançamos sobre seu comportamento evolutivo, não pretendo incorrer em manifestações de ufanismo, cacoete imperdoável nos tempos que correm.

Vinte anos de experiência com o mundo da produção e dos negócios foram mais que suficientes para demonstrar-me a necessidade de capitais e técnicos do exterior para os países subdesenvolvidos; não subestimo, pois, aquela colaboração. Seria, entretanto, quimérico imaginar que as tarefas básicas, quantitativa e qualitativamente, de nosso desenvolvimento possam ser empreendidas com recursos financeiros externos. Captada em sua justa medida, a verdade desta afirmação leva-nos a concluir pela existência de campos e setores onde a suplementação dos capitais nacionais poderá desempenhar funções dinâmicas e pioneiras de largo alcance.

Ao dizer-vos também que os economistas devem e têm aprendido a fazer desenvolvimento, com base em nossa própria experiência de subdesenvolvimento, não pretendo de avaliar o vigor da herança cultural que as universidades ocidentais vêm forjando a partir de Smith quando investigou as causas da riqueza das nações. Sublinho, porém, a necessidade de aculturar, adaptar e refundir os instrumentos clássicos da análise econômica para que possam ser aplicados com êxito a sistemas cuja estrutura contém elementos diferenciados.

Permiti-me citar um exemplo que ilumina com clareza o ponto em questão: a análise anglo-saxônica do comércio internacional desemboca na conclusão de que a inexistência de barreiras nas trocas entre nações conduziria a um aumento do bem-estar social

da população mundial, como um todo; inversamente, tenderia a imposição de tarifas a reduzir o nível do bem-estar dos habitantes do planeta. A proporção, porém, que seja desigual, como não cabe lugar a dúvidas, o poder de barganha entre nações, o aumento do bem-estar global tende a concentrar-se em áreas específicas e o ganho resultante do comércio livre será a "fortiori", usufruído por aquele grupo de países de mais alto poder econômico. Focalizando, portanto, a questão tarifária, do ponto de vista das regiões subdesenvolvidas, a própria análise clássica nos leva a concluir que, a despeito de não atingirmos aquele nível ótimo de vida que resultaria do comércio perfeitamente livre, será ainda assim conveniente estabelecer uma política tarifária capaz de elevar ao máximo tais níveis, nas áreas em desenvolvimento. Friso particularmente o fato de acabar de utilizar o próprio instrumental clássico, despidendo-o, todavia, do bias dos elementos de apreciação subjetiva que o acompanhavam para que possa funcionar a partir de uma ótica diversa, o interesse das áreas subdesenvolvidas. Este é o gênero de tarefa que os especialistas em desenvolvimento estão realizando.

Invoquei o testemunho de Myrdal ao referir-me ao fato de não ser propícia a vigente estrutura internacional ao rompimento da estagnação das regiões subdesenvolvidas e, contudo, afirmei logo a seguir, não só a importância da etapa de desenvolvimento que cobrimos como, ainda, as possibilidades presentes e futuras ao nosso alcance. Não deixo correr o risco de parecer contraditório ou inconsistente. Proponho-me, pois, a alinhar razões capazes de conciliar a contradição aparente.

Não pretendo sugerir causas primeiras, nem mesmo escalar os terrenos escorregadios e complexos da ciência social. *latu sensu*, situando-me, ao invés, nos domínios mais restritos da economia política.

Assinalo, em primeiro lugar, que a evolução favorável nos termos de intercâmbio com o exterior, produziu uma margem de disponibilidades em divisas, uma fatia mais larga na diferença entre o valor global da produção e o nível do consumo. Se houvesse nos utilizado este "superavit" do produto em dispêndios que não aumentam diretamente a capacidade produtiva interna do país, tal fato teria trazido repercussões muito reduzidas. Todavia, fatores culturais de ordem variada induziram uma camada da sociedade brasileira a transformar o assinalado "superavit" em investimentos reprodutivos, primordialmente no setor industrial. Não julgo, porém, que a vantagem resultante deste comportamento haja sido, pura e simplesmente, o incremento do capital nacional reprodutível. A estruturação, a sedimentação de uma classe empreendedora doméstica, identificada, no presente e no futuro, com o destino de nosso mercado interno, tem repercussões dinâmicas extremamente significativas; desde que, por diferenças na escala de produção e pela existência de direitos adquiridos no campo internacional, não encontre o empreendedor nacional, motivações e perspectivas seguras para expandir-se em direção aos mercados externos, fixa seus objetivos de sobrevivência e crescimento na própria ampliação do mercado regional. Emergiu deste modo, do pas-

sado decênio, uma demanda mais eficiente por desenvolvimento econômico, superposta à demanda refletida pelo eleitorado e pela elite intelectual. Ora, este fenômeno não parece haver ocorrido na maioria das regiões contemporâneas subdesenvolvidas, o que conciliaria a formulação genérica de Myrdal com o caso particular brasileiro.

Uma fase cíclica favorável do comércio internacional conjugada à prévia absorção de valores culturais propícios possibilita a estruturação de uma classe empreendedora, voltada para o mercado interno. No momento em que passa a atingir um nível de significância dentro do sistema, deixa de ser efeito para transformar-se em potente alavanca do processo de desenvolvimento econômico, pelo próprio fato de dispor não só das motivações como, também dos instrumentos capazes de drenar o "superavit" entre a produção e consumo no sentido da acumulação do capital reprodutível. Mais ainda, se a conjuntura externa que contribuiu para sua formação, deixa de apresentar perspectivas continuamente favorável a acumulação realizada pelo parque industrial voltado para o mercado interno, possibilita o prosseguimento da expansão, desde que adotemos a política econômica consequente com os novos dados do problema.

Dispensamo-nos de seguir elaborando sobre este ponto, nesta casa onde a cultura econômica brasileira está representada por suas mais expressivas personalidades. Outrossim, "engenho e arte" faltar-me-iam, por seguro. Limitemo-nos, portanto, a sublinhar o aspecto, a meu ver, mais significativo.

O excedente entre a produção e o consumo não é um todo uniforme, adquire importância crucial na política do desenvolvimento à parcela representada pela diferença entre o valor externo de nossas exportações e o valor em divisas dos dispêndios com matérias-primas e bens de consumo essenciais.

A utilização desta parcela do excedente global da economia na aquisição de bens de capital importados é o mecanismo de base, a linha de menor resistência capaz de transformar em realidade os estímulos presentes em direção ao desenvolvimento. Destarte, uma política racional de substituição de importações é de importância decisiva.

Não seria correto afirmar que tal política busque uma forma de autarcismo que, de resto, por anti-econômica, consideramos todos ser o mais insustentável dos objetivos. Ao contrário, tem-se em mira produzir, internamente, toda uma gama de mercadorias, cujas desvantagens relativas são comparativamente menores com o fito de liberar divisas para aplicá-las na aquisição de outros produtos do exterior que, na etapa atual, não estamos em condições de fabricar economicamente.

A luz deste princípio, o processo de substituição de importações é, em seu aspecto fundamental, uma mudança deliberadamente consentida e provocada na composição da pauta de importações dos países subdesenvolvidos, nenhuma relação tendo, por conseguinte, com quaisquer formas de autarcismo.

Este argumento leva a uma conclusão condicional, que, por esta mesma razão, empresta maior validade ao resultado. Se os termos de troca de nosso comércio externo estabilizam-se nos níveis atuais ou ainda que venham a experi-

mentar deterioração significativa, contudo não aguda, o processo substitutivo nas importações será apto para sustentar a taxa de crescimento do produto global. Esta conclusão é tanto mais importante, quanto mais improvável e remota se torna a possibilidade de ocorrer um movimento depressivo grave nas economias industriais maduras.

A execução de uma política pressupõe, necessariamente, a presença de uma entidade destinada a velar pelo seu cumprimento. Eis o estado, afinal, o mais discutido personagem deste século, cujas funções nem sempre logramos apreciar mesuradamente e, ao contrário, mergulhados numa boa carga emocional. Há os que veementemente apontam dirigismo como solução para todos os nossos males. Outros, de tal modo magnificam os desacertos pretéritos e presentes da atuação estatal que, por receios de novos erros, preferem não lançar mão daquela alavanca de desenvolvimento.

O conjunto de valores que procura viver situa-me entre os que combatem todas as proposições capazes de transformar o estado num levitã colossal, anti-democrático e por isso mesmo, inumano. Não me posso incluir, todavia, entre os que pretendem limitá-lo a uma simples função de política econômica, destinada a punir infrações às regras do jogo do capitalismo. A passividade deste papel não é de molde a sustentar um processo de crescimento que, em base democráticas, resultará da ação conjugada da iniciativa privada com o setor público.

Não afirmo, porém, caber ao estado a instalação e a gerência de estabelecimentos industriais ou agrícolas. Torna-se necessário limitar a um mínimo esse tipo de atividade pública que só encontra justificativa em circunstâncias especialíssimas. Quero dizer todavia, que o desenvolvimento só toma corpo e ganha ímpeto à medida em que o estado, ao esboçar as metas setoriais da expansão, cria, paralelamente, condições cambiais, bancárias e financeiras que incutem, voluntariamente, a iniciativa privada a desempenhar, em equilíbrio, as funções executivas e gerenciais dos objetivos colimados.

Bem sei que não é fácil realizar esta modalidade democrática da programação. Uma boa parte do trabalho técnico ainda está por empreender. Contudo, o acervo de conhecimento já acumulado poderá contribuir para aumentar o nível de eficiência, precisão e racionalidade da política econômica nacional. A estabilidade das instituições brasileiras, inclusive as econômicas, está estreitamente vinculada à sabedoria de que formos capazes para imprimir ao poder público, uma ação com aquelas características.

O Conselho Nacional de Economia foi criado para colaborar nesta tarefa. Senhor, Presidente, senhores Conselheiros: o que aqui tendes feito demonstra o elevado grau de profissionalidade e dedicação com que estuda os problemas brasileiros. Permite-me juntar os meus aos vossos esforços.

Solicito, também, — valendo-me da oportunidade do encerramento da Semana da Asa — a transcrição de notável trabalho de Eurilo Duarte de Souza, inserto em O Jornal, a propósito das jornadas heroicas da aviação de arco e flecha, em que se focaliza, partindo da época heróica do pioneirismo até a pujante situação atual do Brasil de hoje, o Correio Aéreo Militar.

E o seguinte o trabalho jornalístico:

"AS JORNADAS HEROICAS DA AVIAÇÃO ARCO E FLECHA"

Por maior tributo que se preste, jamais será dado o justo valor à epopéia de pioneirismo do Correio Aéreo Militar, que começou a desbravar o país quando voar no litoral era considerado façanha temerária — Mensagem de brasilidade aos mais afastados rincões — Com a bússula e cartas geográficas incompletas, traçaram as rotas aéreas que asseguram ao Brasil, a segunda aviação comercial do mundo — O espírito dos bandeirantes.

Reportagem de Eurilo Duarte de Souza (Exclusiva para O Jornal).

A viagem corria normal, no "Wacco CSO" que fazia a linha São Paulo-Curitiba. Como ne hábito, havia sido retirado o mancho da carlinga dianteira, onde viajavam o observador, sem paradas, e os sacos de correspondência. O peso a menos do mancho e do para-quebras era suprido por mais cartas a bordo. Ao levantar vôo de Itapetininga, o piloto notou que o tempo estava fechado no vale, por isso, tomou a rota do interior, voando por cima da serra. Após alguns minutos, acabou-se a gasolina dos tanques principais. Como de praxe, ligou o tanque suplementar. Mas, surpreendentemente, a tubulação estava rompida e a gasolina perdia-se sem alcançar o motor. Somente durante poucos segundos mais o aparelho permaneceria no ar. Lá em baixo, a serra mostrava-se repetidamente agressiva. Em rápido raciocínio, o piloto compreendeu a situação: ele poderia saltar, pois possuía para-quebras, mas o observador, sem esse instrumento, teria de seguir o destino do avião, o que significava morte certa. O caminho era tentar a aterrissagem. A cada segundo, o "Wacco" perdia altura. Devia conduzi-lo da melhor maneira possível até o solo, qualquer que fosse a natureza do terreno. Súbito, avistou uma queimada, na encosta da serra. Não teve dúvida. Fez a volta de reconhecimento, baixou até o pé do aliche e lançou-se encosta acima, na acidentada trilha. Só quando o avião parou, o piloto e seu companheiro puderam relaxar a tensão nervosa que os traumatizara durante aqueles dramáticos momentos. Estavam salvos, como também o pequeno aparelho e sua carga.

Um dia depois, apanhada gasolina no campo mais próximo e feita a limpeza do terreno com a ajuda de moradores das proximidades, os aviadores arrastaram o avião até o alto da encosta. Atacados os motores — e aproveitada a inclinação natural do terreno — o "Wacco" levantou vôo, seguindo a sua rota. Era mais uma façanha do Correio Aéreo Nacional.

A história do trabalho impar que esse serviço militar desenvolveu e desenvolve, dentro e fora do país, teve começo há dezesseis anos. E pode ser contada assim:

— Por que, em vez de voarem somente sobre o Campo dos Afonsos os nossos voadores não podem ampliar seu raio de ação? — austero, o General José Fernandes Leite de Castro, então Ministro da Guerra, fazia essa pergunta ao Coronel Jauneaud, Chefe da Missão Militar Francesa de Aviação, encarregada de instruir os pilotos militares brasileiros. A cena ocorria no Gabinete do Ministro, no princípio de 1931, como consequência de veementemente artigos publicados em "A Defesa Nacional" pelo Major Ajalmar

Mascarenhas e outros oficiais, todos sob o tema "Rumo ao Brasil, toca dos Afonsos". Era a ânsia de expansão que já dominava os nossos aviadores, desejosos de dar mais realismo a função por eles escolhida. A decisão do general empolgou o seu ajudante de ordens, Tenente Antonio Lemos Cunha, e o Major Eduardo Gomes. Esses três homens, foram realmente, o embrião do Correio Aéreo Nacional — uma das mais sérias, mais nobres e mais positivas missões em prol do desenvolvimento e da unidade nacionais.

VÔO INAUGURAL

Passaram-se os meses. No dia 12 de junho de 1931, estava em festa a Escola de Aviação dos Afonsos. Instalados num velho biplano "Curtiss-Chaigler", com motor "Wright" de 170 HP, os Tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenere Wanderley viajam os seus colegas ao lado da pista aguardando a decolagem. Com os tanques cheios e as pesadas malas postais, o aparelho arrastou-se barulhentosamente pelo campo, até levantar-se do solo, no sentido de Serra do Mar. Montanhas e vãos ficaram para trás e, três horas após a partida, o pequeno "Curtiss" aterrissava a 179 quilômetros de distância, estava inaugurada a rota postal aérea Rio-São Paulo.

PIONEIRISMO

E a partir daí começou uma verdadeira odisséia, com um punhado de pioneiros a embrenhar-se pelo interior do Brasil, vencendo as distâncias geográficas até onde ainda não havia penetrado o homem branco. A bússula e imprecisas cartas topográficas eram os únicos instrumentos de que dispunham aqueles bravos, sem assistência terrestre e sem, ao menos, conhecimento das condições atmosféricas do momento, na zona a que se destinavam. Pescoco esticado sobre a nacelle, comparando a todo instante a direção da bússula com as anotações da carta (quase sempre incompletas, praticavam uma espécie de "aviação de arco e flecha" na bem humorada frase de um dos mais hábeis do grupo, o piloto Loyola Dacér. Além do mais, a fracassada experiência com o correio aéreo militar nos Estados Unidos, poderia levar ao desânimo. Felizmente, dada a tépera daqueles bandeirantes que saíram dos Afonsos, o exemplo negativo não se repetiu entre nós. Somente por isso, nos dias atuais uma aviação nitidamente brasileira domina os ares do nosso vasto território."

O AVIAO EM CAMINHOS NOVOS

Nascida sob o signo da penetração, a 21 de outubro de 1931, a linha de São Paulo ganhou outro impulso. Atravessou as roxas terras paulistas, cobriu florestas, ultrapassou o planalto e chegou a Goiás. Em 1932, a paisagem verdejante de Mato Grosso contou com um elemento novo: os pequenos aviões do Correio Aéreo. Nesse mesmo ano, foi estabelecida uma rota ao Paraná. Em 1934, os desbravadores investiram para o Norte, pelo Vale do São Francisco, vencendo os 2.500 quilômetros que separam Rio de Janeiro e Fortaleza. Logo após, prolongou-se esse serviço até Teresina, Piauí. Quase simultaneamente, inaugurava-se a primeira linha interna do Sul, ligando Porto Alegre a Uruguaiana. Em agosto do mesmo ano, as atenções dos pioneiros voltaram-se para o Oeste. Campo Grande, Bela Vista, Ponta Porã, Maracaju e Entre Rios foram interliga-

dos no chamado circuito da "Fronteira de Mato Grosso". Em 1935, ampliaram-se as linhas dos pampas: Porto Alegre-Uruguaiana-Passo Fundo e Porto Alegre-Rio. Depois, coube a vez ao Paraná, com a rota Curitiba-Foz do Iguaçu estendida até Guaíra.

Um feito marcante estava reservado para 1936: a 21 de janeiro, realizou-se a primeira ligação internacional, com a rota Campo Grande-Assunção (Paraguai), numa extensão de 1.600 quilômetros. O avião com a sua pacífica e fraternal carga de correspondência contribuiu para o estreitamento de relações entre os dois países. As viagens para o Paraguai tornaram-se regulares e continuam até agora.

A linha Norte conquistava novas etapas, indo de Teresina a Belém, de Curitiba, no Sul, já se atingia Guayana. Em 1937, surgiu a linha Litoral, com a rota Rio-São Mateus (Espírito Santo). No Norte, voava-se de Belém a Santo Antônio do Oiapoque, onde o Correio Aéreo expulsou o franco francês, única moeda circulante na região. Com a chegada regular do aparelho, os habitantes locais conheceram a moeda brasileira e passaram a usá-la. Antes do fim desse ano, criou-se a rota Fortaleza-Mossoró, em penetração para o interior do Nordeste.

Outro episódio expressivo na história do Correio Aéreo teve lugar em 1938, quando, sobre intricadas florestas e caminhos totalmente desconhecidos, no Vale do São Francisco, o Capitão Henrique de Castro Neves desincumbiu-se da temerária missão de voar de Goiás a Belém do Pará, num minúsculo "Belanca". Ao longo dos 3.500 kms. da linha, o quadro dominante era a selva virgem. Mas, resolutos e destemidos, Castro Neves chegou ao seu destino.

Ainda em 1938, Fortaleza foi ligada ao Recife e Belém a Abaeté (Pará). Em 1947, a linha do Litoral atingiu Salvador e, logo em seguida, Natal. Finalmente, em nossos dias, os aviões do Correio Aéreo Nacional (hoje, COMTA) cruzam todo o território brasileiro (e nações amigas: Estados Unidos, Peru, Bolívia, Uruguai, Guiana Francesa e Paraguai), na meritoria tarefa de unificar o país, levando às mais longínquas localidades o ritmo da civilização.

HERÓIS ANÔNIMOS

A estupenda audácia desses heróis anônimos foi registrada, inclusive, pelo francês Jean-Gerard Fleury, em seu livro "La Ligne". Dizia ele, em certo trecho:

"Graças ao Correio Aéreo as desconhecidas regiões cujos centros espirituais são Canudos e Juazeiro e que há mais de dois séculos se acham agitando em violentos acessos de rebeldia contra as tentativas de organização administrativa e contra os moradores das cidades, tiveram, por fim, contacto directo com as capitais. Tal a pomba da Arca, o avião do Correio veio anunciar-lhes o fim das velhas dissidências".

Era o "mensageiro de uma nova era de colaboração e paz".

E salientou: "Um desvio de rumo ou uma 'pane' a silenciar o ronco do motor antes de ser atingido um dos abençoado pousos significava o acidente quase inevitável na lombada de uma serra ou no inextricável mataréu da floresta." (Reproduzido do bem documentado livro de José Garcia de Souza, "A Verdade sobre a História da Aeronáutica").

Alguns desses "azes" morreram; outros contraíram enfermidades que não os abandonaram para o resto da vida. Mas, o espírito bandeirante continuou, com a mesma firmeza, senso do dever e despreendimento. Deixaram escritas, esses ídolos, as páginas mais épicas da história da nossa aviação militar em serviço de paz.

Eduardo Gomes, Nelson Freire, La-

vênere Wanderley, Casimiro Montenegro Filho, Francisco de Assis de Oliveira Borges, Armando Perdigão, Francisco Corrêa de Mello, José Vicente de Faria Lima, J. C. Araripe Macedo, José Sampaio de Macedo, Ricardo Nicolli, Orsini Araújo Cirilano, Ari Presser Belo, Ivo Borges, Henrique de Castro Neves, Clóvis Monteiro Travassos, Antonio Alves Cabral, Haroldo Coimbra Veloso, e tantos outros são os nomes de proa dessa honrosa galeria.

"BUSSOLA NO PESCOÇO"

O Brigadeiro Armando Perdigão, que inaugurou a rota do Litoral, revelou a este repórter alguns episódios profundamente humanos e que datam dos primeiros anos do Correio Aéreo. (Quando os seus amigos o procuravam, sua mãe dizia: "Armando mora no ar e passa a casa".)

Quando seguia a rota São Paulo-Goiás, o piloto "farejava" o terreno em busca de pontos de referência: uma ponte, uma serra isolada, cruzamento de estradas, etc. De São Paulo a Anápolis, final da estrada de ferro, existia sempre a referência da ferrovia. Daí, sobrevoava a estrada de rodagem (somente transitável em determinadas épocas do ano) até chegar à Serra Dourada, que devia atravessar por uma depressão, em forma de selim. Do outro lado, embaixo, estavam as malocas dos xavantes. A frente, situava-se a cidade de Goiás. Muitas vezes, em tempo de chuva, a estrada quase sumia de vista. Se o piloto não fosse bem treinado na "bússola de pescoço" (cabeça esticada sobre a carlinga, em observação do terreno e no controle da bússola), teria que descer no pasto mais próximo e tratar de saber onde estava. Em seguida, decolava já no seu rumo certo.

Se o piloto demandava a Ponta Porã (Mato Grosso), cidade da fronteira com o Paraguai, ao passar sobre Bolicho Seco, no planalto junto a Campo Grande, onde existia um cruzamento de estradas, ele percebia uma grande seta desenhada no terreno, indicando a direção que devia tomar. No telhado de uma venda, estavam escritas as iniciais do local, "BS". Para facilitar o trabalho dos aviadores, as estações ferroviárias também usavam colocar as iniciais do município em seu telhado. Assim se cumpria a missão, naqueles heróicos tempos da "aviação de arco e flecha".

Noutra oportunidade, na rota do São Francisco, Perdigão sobrevoava a cidade desse nome, à procura de um campo, e aterrissou num pasto que, retirados os "cupins", seria um ótimo campo de pouso. Ao ser recebido pela população local, distribuiu jornais do Rio, daquele dia, e correspondência que já levava para aquela cidade. Conversou com todo o mundo. Falou da necessidade de um campo de aviação, a fim de ser repetida a visita. Afinal, foi um acontecimento a sua chegada a São Francisco. Na manhã seguinte, ao aproximar-se do avião, soube que o Prefeito, o Vigário, o farmacêutico e moradores da cidade, durante toda a noite, haviam limpado o terreno, o que lhe permitiu perfeita e segura decolagem. Uma semana depois, de volta de Fortaleza, ao pousar em São Francisco, Armando Perdigão encontrou o campo já demarcado e pronto.

Esse entusiasmo muito ajudou aos pioneiros do Correio Aéreo. Toda a cidade do interior queria ter seu campo de aviação, receber cartas, jornais e notícias frescas do litoral. Mas, Oeste, no meio da selva onde não havia Prefeitura, nem qualquer elemento da Administração? Ai surgiram as figuras formidáveis dos padres-dominicanos, como Dom Alano Du Noday, Bispo de Porto Nacional no Vale do Tocantins e Dom Sebastião Thomas, Bispo de Conceição do Araguaia. Com turmas de índios, ca-

tequizados, esses dinâmicos sacerdotes metiam-se pela floresta dias e dias, abrindo picadas como ponto de referência ou transformando clareira sem campo de pouso. Foram eles indispensáveis ao sucesso do Correio Aéreo no Oeste brasileiro.

RECEPÇÃO COMPLICADA

Ao dar início à rota do Litoral, Perdigão levantou vôo com destino a São Mateus, Espírito Santo. Por determinação do Coronel Eduardo Gomes, teria de fazer escala em Vitória, para levar como passageiros, na viagem inaugural, o Interventor local, hoje Coronel Punaro Eley, e um Deputado. Ao sobrevoar São Mateus, notou Perdigão o campo cheio de gente. Fêz, então, passagens à baixa altura e nada de a pista ficar descoberta. Finalmente conseguiu aterrissar.

Foi aí que uma alegre moça lhe perguntou:

— Por que, antes de baixar, o senhor assustou tanto o povo?

A mais tocante recordação de Armando Perdigão, segundo ele próprio, prende-se a uma pequenina escolar de um dos Territórios do extremo Norte. O piloto fora recebido com uma festa, na escola pública do lugar. Ele interpretou uma das garotas, perguntando-lhe qual o recado que gostaria de mandar às suas colegas da Capital Federal.

— Quero que o senhor dê um apertado abraço nelas e diga que as meninas daqui também estudam e trabalham pelo progresso do Brasil.

REVOLUÇÃO NÃO PROGRAMADA

Com o objetivo de permanecer fiel à verdade histórica, o repórter esteve em palestra com o Brigadeiro Casimiro Montenegro Filho, um dos pilotos do vôo inaugural para São Paulo. Modesto, sem pretender dar cunho de entrevista às suas declarações, rememorou para o jornalista a fase de que foi testemunha tão valiosa.

Os primitivos "Curtiss-Chalanger" participaram da revolução de 30 e os "Wacco CSO" (que os substituíram) tinham sido apreendidos à antiga Força Pública de São Paulo, na época da rebelião de 1932. Mas, esses aparelhos estavam destinados a uma outra revolução, muito mais pacífica: o desbravamento do país.

Jovem 1.º Tenente, em 1931, Casimiro Montenegro Filho foi designado, após o vôo Rio-São Paulo, para escolher locais de campo de pouso em Goiás. Seguiu de trem até Leopoldo Bulhões e, dali, de automóvel até a Capital do Estado. Nos Municípios em que passava, procurava despertar o orgulho natural do Prefeito indagando-lhe se não gostaria de ver sua cidade ligada a outros centros, por via aérea. O entusiasmo com que era recebida a notícia provocava a imediata construção do campo. Em alguns casos, quando não havia Prefeitura nas imediações, o piloto descia em pastagens e construía o campo, às vezes à custa do seu dinheiro.

Ao chegar em Goiás (nome da antiga Capital do Estado), Casimiro perguntou a um habitante:

— Você já viu um avião?

— Não, moço. Ando gente dentro desses bichos?

O EXEMPLO DE ANDRADINA

Certa vez, oficial construiu um campo de emergência entre Três Lagoas e Araçatuba, em terras da "Fazenda Guanabara" (São Paulo), de propriedade do Sr. Moura Andrade. O afluxo de pessoas era tão constante que o Sr. Moura Andrade resolveu lotear parte de suas terras, surgindo a cidade de Andradina. O fazendeiro ficou de tal modo empolgado pela aviação, que comprou um aparelho de turismo para as suas andanças de uma fazenda a outra, transformando-se num pioneiro dos aéreo-clubes.

Ao se recordar dos seus dias de patriótica aventura pelo Geste bravo, o atual Brigadeiro Casimiro Montenegro Filho não se esquece da alegria dos índios ao verem o avião, veículo que conheceram antes do trem ou do automóvel.

DEVER CUMPRIDO

No transporte de correspondência para os quatro cantos do Brasil, no envio de expedições médicas junto aos índios, na remessa de alimentos e remédios para zonas flageladas ou humanizando brasileiros, o Correio Aéreo Nacional cumpriu e cumpre o seu dever.

Criado sob o nome de Serviço Postal Aéreo Militar, passou logo depois a Correio Aéreo Militar e, em 20 de fevereiro de 1941, fundiu-se com o Correio Aéreo Naval, formando o Correio Aéreo Nacional, atualmente sob a sigla do COMTA. Depois dos aviões "Curtiss-Chalanger" e "Wacco CSO", utilizou-se do "Wacco-Cabin", "Belanca", "Wacco EGO 7", "Beechcraft", "Fockewulf" e, por fim, "Douglas DC-3". Esses aviões fizeram a guerra e agora, já cansados, continuam no serviço ativo, pacificamente levando correspondência e passageiros de um lado a outro do país.

No seu primeiro ano de existência, o Correio Aéreo tinha linhas em 1.740 kms. de extensão, percorreu 54.888 kms. em 474,30 horas de vôo, efetuou 173 viagens com 37 pilotos, transportando 61 passageiros e 340.045 kgs. de correspondência.

Em 1956, mesmo com os velhos "Douglas", as linhas atingiram a.... 9.813 kms. de extensão, sendo percorridos 7.667.135 kms., em 33.519,56 horas de vôo, nas 1.537 viagens, na tarefa de transportar 85.028 passageiros, 2.155.202,944 kgs. de carga e.... 292.788,088 kgs. de correspondência.

Ainda não se deu o justo quilate à gloriosa missão do Correio Aéreo. Graças aos seus abnegados dirigentes e pilotos, foi possível a construção dessa vastíssima rede de campos de pouso em todo o território brasileiro, permitindo ao país possuir, como hoje, rotas aéreas que lhe asseguram a segunda aviação comercial do mundo. Os pioneiros do Correio Aéreo, são, com legitimidade, heróis da aviação, mas preferem ser chamados, simplesmente, aviadores do Brasil.

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

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 21 do corrente, de autoria do Tenente-Coronel-Aviador Edílio Caldas Santos e do Coronel-Aviador Nelson Baena de Miranda, para os quais peço a meditação do Senado.

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

Pego 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 (o dos 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 5 bilhões e 120 milhões de cruzeiros".

"Esta quantia excede de cerca de 200 milhões de cruzeiros todo o orçamento da Marinha para 1955".

O NAVIO-AERÓDROMO MINAS GERAIS

Edvío Caldas Santos, ten.-cel.-av.
Tivemos a satisfação de verificar, no "Correio da Manhã" de 13 do corrente que o Comandante J. R. Lesta Aboim nos honrou com uma ligeira 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 descair para o terreno inescapável da polémica.

Além de discordâncias normais e de alguns pontos em que o articulista foi mal informado, como por exemplo, quando declara que "pragas de excelente nível que, com ligeira 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 Aboim que devem ser esclarecidos:

a) O Comandante Aboim 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 Aboim que "só a Marinha deve opinar sobre o problema". Ninguém mais credenciado do que a Força Aérea para opinar sobre problemas de aviação 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 rigor.

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 numa 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, para que as comparações e conclusões fiquem 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 Ártico, no Atlântico Sul e no Índico.

Este problema, porém, é dos países que têm compromissos além-mar.

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 ilustres.

No âmbito que nos compete, se conseguirmos realizar, com eficiência, a proteção de todos os comboios que transitarem pelos 8.500 kms. 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 litonâneos foi o que fizemos na última guerra e será, obrigatória 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 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 litonâneos, 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 53 e 55 milhões de dólares, isto é, no mínimo 4 bilhões e 160 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 supri-

mento 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 (o dos cruzadores levou praticamente isto), 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 5 bilhões e 120 milhões de cruzeiros.

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

Meditem sobre esta cura, 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.

Vejamos 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 do 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 mencionarmos aqui um dado estatístico publicado recentemente dos Estados Unidos: "cada tonelada de bombas lançada pelos aviões da Força-Tarefa 58 (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 20.ª 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 deste fabuloso emprego de capital".

A AVIAÇÃO EMBARCADA NO BRASIL

"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 o desenvolvimento da Força Aérea Brasileira necessária à segurança nacional; representa também, so-drecarregar a própria Marinha com uma tarefa que ela dificilmente poderá executar a contento e on-

rar 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. Edvío Caldas Santos, um dos oficiais mais destacados 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 do Instrutor de Voo da Escola de Aeronáutica. Serviu em diversas Unidades da FAB no Norte, durante a última guerra, quando totalizou cerca de 500 hs. em missão de patrulhamento, serviu na Escola de Comando e Estado Maior Fort Heavenworth nos EE.UU. Possui todos os cursos da Aeronáutica, inclusive o de guerra Anti-submarina (nos Estados Unidos); Tática Aérea — Comando de Estado Maior da Aeronáutica e o Curso Superior de Comando e Comando 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 marechal 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 fator 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, perdê-la-emos 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 os mares serão controlados pelo ar.

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

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

Atualmente 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 "fático" do poder aéreo modifica as condições sob as quais se exercera o controle de territórios e oceanos. O poder aéreo, protegendo nossas forças da superfície e atacando as do inimigo, tornou-se o fator decisivo dos encontros terrestres e navais.

Os exercícios e esquadras não determinam mais sólidos 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 seguirem 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 apareceu no fim do último conflito mundial como a força militar preponderante.

Cumprir, 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, consequentemente, a dependência mútua entre os três componentes das forças armadas.

Baseado nesse conceito de três forças, surge o axioma de que nenhuma delas deve conservar 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 2.ª Guerra Mundial constitui uma demonstração admirável da aplicação desse conceito em um problema específico.

A experiência provou o controle do ar, condição inicial exigida 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 2.ª 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 su-

perfície 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 desordenado, 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, permitiram 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 genitura 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 principais do Exército propriamente dito.

Além 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 do 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, os quais constantemente estravazam 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 reconhecendo a necessidade de um controle centralizado e visando acabar com a duplicação de esforços que resultaria em gastos elevados e despercebidos 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 consubstanciado no Art. 1.º do Decreto Lei n.º 9.888 de 18 de setembro de 1946, que organiza o Ministério da Aeronáutica e que diz:

"Art. 1.º — 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) ordenar a incentivar as indústrias aeronáuticas no país".

O espírito da lei, ao concentrar toda a Aeronáutica num único Ministério, foi o de uma sábia 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 inúmeros 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 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 F.A.B. 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, implicaria 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 F.A.B., 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 cruzados, 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 sã consciência por nenhum brasileiro digno deste nome.

No 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 AEREA NO BRASIL

Face a tudo isso, desde que terminou a 2.ª 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 César 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 e 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 sábia 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 voo, 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 o desenvolvimento 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 Baene de Miranda, Cel. av.

O autor do presente artigo cel. av. Nelson Baene 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 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 de 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 1.ª e 2.ª Seção do Estado-Maior do Comando da 2.ª Zona Aérea; na Diretoria de Rotas Aéreas; diretor do Ensino da Escola de Especialistas; instrutor-chefe da Escola de Comando e Estado-Maior de Aeronáutica e instrutor-chefe da Escola de Guerra Naval como assessor técnico de Aeronáutica, Comandou a Base Aérea de Belém, e foi instrutor-chefe do Curso Superior de Comando da ECEMAR. Foram atribuídas na FAB diversas durante a guerra inclusive no transporte de aeronaves em zona de guerra. É possuidor da "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 usá-lo. Nascia, assim, a luta pelo domínio do ar. Evidentemente que nessa época, os combates aéreos eram grotescos 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 comunicações e não de aviação. Progrediu, 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 perguntando a si mesmo, se não seria mais fácil lançar

as granadas de artilharia, de bordo de seu avião, do que dirigir o fogo dessas peças.

Nesse ínterim, retorquia 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 obtida 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 tinha mentalidade aeronáutica, esclarecida, avançada para a época, uma vez que se destacava por ser o defensor do avião, por achar que o avião era importante para a Marinha, como "olhos 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 construir aviões 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 dos 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 tra-

dicionais 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 meio milhão 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 nós 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 agrihava 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 espantalho", quando se lhes fala de Zona de Ação. Eles saíam 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 sã 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 MA-

GINOT, para fazer face a uma guerra futura mas nos moldes da passada.

Claro, nos dias de hoje, uma Aviação Embarcada própria da Marinha, portanto recorner o avião à 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 MANGINOT BRASILEIRA.

Lembremo-nos que com o avanço da ciência, evoluem os meios de guerra. Portanto devemos em vez de adaptá-los à guerra passada, aproveitar 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 do 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. Conviém salientar que é operando nesses aeródromos que a nossa Aviação Comercial conquistou o 2.º 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, destes aeródromos no litoral, para que desviarmos os 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 EXERCITO.

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 Avia-

ção Naval, tínhamos as nossas verbas limitadas, as quais sempre eram apreciadas no âmbito das necessidades navais e o avião, como "olhos da esquadra", cabendo-nos assim um diminuto quinhão do orçamento da Marinha. Esqueciam-se até que, dentro da própria Marinha já havíamos nos emancipado, pois constituímos um corpo separado, o CORPO DE AVIA-DORES 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 superfície, 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 à 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 orçamentos para a aquisição de aviões e helicópteros.

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

O SR. PRESIDENTE:

Tem a palavra o nobre Senador Ezequias da Rocha.

O SR. EZECHIAS DA ROCHA:

Sr. Presidente, transcorre hoje a data aniversária das Nações Unidas. Trata-se de efeméride gloriosa, porquanto as Nações Unidas representam, no mundo atual, os anseios mais elevados e nobres da civilização inspirada nas idéias democráticas, de pura essência evangélica, como disse Bergson, a Organização das Nações Unidas vem pugnando, com firmeza e desassombro, pela manutenção da paz e pelo levantamento físico, moral e espiritual de todos os homens.

Sr. Presidente, não se pode dizer que tem sido toda cheia de vitórias a vida das Nações Unidas, mas não se pode negar que sua ação, na hora presente, tem sido das mais úteis, e fecundas para a humanidade. Na defesa da liberdade, da paz e da dignidade dos homens, tudo tem empenhado, visando a dar ao mundo aquele clima de bem estar e felicidade que é suprema aspiração dos homens livres.

Sr. Presidente, vou ler editorial de "O Jornal", edição de hoje, o qual, assinalando a grande data, resume os gloriosos feitos da vitoriosa organização internacional.

NAÇÕES UNIDAS

Comemora-se hoje o décimo aniversário da Fundação das Nações Unidas e embora curto o tempo, foi cheio de experiências que confirmam o prestígio do grande instituto internacional e sua imprescindibilidade como su-

premo regulador das relações entre os povos.

Os artifícios das Nações Unidas sabiam que a crescente interdependência dos interesses mundiais não permitiria que o universo ficasse entregue às suas rivalidades, competições e desentendimentos por falta de um organismo capaz de orientar os povos à defesa dos princípios democráticos e na preservação da paz, pelo predomínio da Justiça.

A falência anterior da Sociedade das Nações de Genebra não se deveria à natureza da instituição e sim às condições políticas que não lhe permitiram exercer, em sua plenitude, a autoridade internacional de que estava investido. Basta considerar a ausência dos Estados Unidos em Genebra, para verificar, logo que se apresentava uma impossibilidade insuperável à Sociedade das Nações como poder representativo.

A segunda guerra mundial apremorou a experiência e fez compreender que o mundo em sua nova fase, marcada pelo advento da energia atômica, teria que escolher entre a coordenação de suas forças, sob a égide da autoridade jurídica de um centro como as Nações Unidas, e o simples retorno à lei da "jungle", em que o poderio militar e a violência decidiriam da independência e liberdade dos povos. O primeiro caminho foi escolhido, e em S. Francisco, há dez anos, na data de hoje, era assinada a "Carta de S. Francisco", estatuto fundamental das Nações Unidas que hoje congrega cerca de oitenta países.

Pode-se dizer que a existência do veto que outorga às seis grandes potências o direito de paralisar a ação da sociedade, impedindo-a, muitas vezes, de realizar plenamente os seus grandes objetivos, constitua um obstáculo ao seu inteiro desenvolvimento.

A verdade, porém é que somente a Rússia tem abusado desse direito antidemocrático e as demais potências o restringiram ao mínimo, tendo chegado mesmo a propor a sua abolição. No dia em que isso se verificar, as Nações Unidas terão conseguido dar um passo de energe significação no caminho de sua consolidação.

O Brasil, desde a primeira hora, emprestou o seu apoio às Nações Unidas e tem procurado, por todos os meios a seu alcance, confirmar-lhe a autoridade internacional.

Compreendemos que sem as Nações Unidas, o mundo mergulharia rapidamente no caos de uma nova guerra. No curso destes dez anos, não foram poucas as vezes em que a sua intervenção oportuna e imediata evitou a deflagração de conflitos, e no caso da Coreia somente a sua corajosa decisão de opor-se à invasão da parte sul do país pelos comunistas, numa guerra que custou enormes sacrifícios, salvou todo o sudoeste da Ásia de cair sob o domínio soviético.

As grandes demonstrações de regozijo universal pelo transcurso do décimo aniversário das Nações Unidas valem por um atestado dos serviços que já prestou a humanidade e como uma prova de que apesar de suas notórias deficiências, é hoje um elemento decisivo e insubstituível na vida do mundo.

Criou-se na consciência de todos que esse fórum admirável de

todas as nações é uma suprema garantia de todos os direitos e a maior segurança da Paz.

Sr. Presidente, assim falou o "O Jornal", e desta forma, expressou o nosso contentamento, o contentamento do nosso povo, identificado sempre com as belas causas da humanidade. Expresso, agora, o regozijo do Senado, casa da democracia, onde não podia deixar de repercutir a gloriosa efeméride. E o faço, não só em nome do meu Partido, mas também em nome da maioria desta Casa, delegação que muito me desvaneece.

O Sr. Ruy Carneiro — V. Ex.^a fala em nome de todos nós.

O Sr. Gilberto Marinho — V. Ex.^a está falando em nome do Senado da República.

O SR. EZECHIAS DA ROCHA — Muito grato a V. Ex.^{as}. São os votos do Senado que as Nações Unidas, na sua triunfante caminhada através da História realize os seus grandes objetivos, que são a paz entre as nações e a felicidade de todos os homens.

Sr. Presidente, aproveito ainda esta oportunidade para dizer algumas palavras a respeito de problema importante da Capital do meu Estado.

Há poucos dias recebi carta de ilustre colega meu, Dr. José Lira, informando-me da situação difícil porque passa o Sanatório Severiano da Fonseca.

Ontem recebi o jornal *Gazeta de Alagoas*, com informações minuciosas em artigo que deixo de ler, mas cujos títulos e subtítulos passo a reproduzir:

"Vai fechar o Sanatório Severiano da Fonseca. — Há mais de nove meses não recebe um só cruzado da verba federal — Apreensivo o Dr. Erico Fontes de Lima, Diretor — 40 internados receberam alta — Não recebe mais doentes o "Severiano da Fonseca".

Sr. Presidente, lerai ainda a entrevista concedida àquele jornal pelo Dr. Erico Fontes de Lima a respeito do assunto.

El-la: "Disse-nos o Dr. Erico Fontes que neste ano ainda não recebeu um só cruzado desses quatro milhões da verba federal. A ajuda do Estado está em dia, mas é demasiadamente insuficiente para a sua mínima manutenção.

Quarenta doentes receberam alta. Eles estavam em estado de saúde lisonjeiro, mas se o Sanatório estivesse em boas condições financeiras, eles ali ficariam internados por mais alguns dias. O "Severiano da Fonseca" não está mais recebendo doentes. O referido nosocômio tinha normalmente uma média de 220 internados e agora, e com muito esforço, está mantendo 160; desses 160, uns 50 pensionistas. Isto, nos declarou o Dr. Erico Fontes Lima".

Sr. Presidente, como se vê, a situação do "Severiano da Fonseca" é das mais precárias.

Tratando-se, de um Sanatório, arma poderosa no combate à tuberculose, vê-se que, nesse particular, está em xeque o armamento anti-tuberculoso em meu Estado.

O Sr. Ruy Palmeira — V. Ex.^a dá licença para um aparte?

O SR. EZECHIAS DA ROCHA — Com prazer.

O Sr. Ruy Palmeira — O assunto a que V. Ex.^a se refere já foi objeto de caloroso apelo do Senador Freitas Cavalcanti ao Governo Federal e, com maior pesar, quero lembrar a V. Ex.^a que, em resposta a um requerimento de informações que dirigi ao Sr. Ministro da Saúde, foi esclarecido que a verba de Cr\$ 4.000.000,00 que pela representação alagoana, foi conseguida para figurar no Orçamento, entrou no Plano de Economia. De maneira que os doentes do Sanatório estão

condenados a morrer de fome ou de tuberculose.

O SR. EZECHIAS DA ROCHA — Agradeço o aparte de V. Ex.^a, pelo qual se vê que a situação dos internados do Sanatório Severiano da Fonseca é das penosas e tem merecido a atenção de toda a representação alagoana nesta Casa. Estabelecimento que não pode fechar, dado o grande número de tuberculosos existentes em nosso Estado, todo esforço nos cumpre fazer, no sentido de evitar que isso aconteça. Neste sentido daqui dirijo apelo, não só ao Sr. Ministro da Fazenda, como, também, ao Sr. Presidente da República, no sentido de acudir a aquele nosocômio, que presta os melhores serviços à pobreza do meu Estado.

Acredito, Sr. Presidente, que apelo desta ordem não deixará de ser atendido. Não se trata apenas de obra de caridade; trata-se de serviço que interessa a toda a coletividade alagoana, dada a contagiosidade da doença; cada doente dispensado do sanatório é um foco ativo de tuberculose a contagiar os que dele se aproximam.

O Sr. Ruy Palmeira — V. Ex.^a tem toda a razão e a maior autoridade para se manifestar a respeito.

O SR. EZECHIAS DA ROCHA — Agradeço a V. Ex.^a. O caso, pois, é dos mais sérios; não interessa só aos doentes, mas, também, aos sadios, a todos, razão por que, estou certo, não deixarão de ouvir este apelo o Sr. Presidente da República e o Sr. Ministro da Fazenda sempre atentos às justas causas do povo.

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

O SR. PRESIDENTE:

Não há mais oradores inscritos. (Pausa).

Lembro aos Srs. Senadores que hoje, às 21 horas, haverá reunião do Congresso Nacional, para apreciação de veto presidencial.

Nada mais havendo que tratar, vou encerrar a sessão. Designo para a de amanhã a seguinte:

ORDEM DO DIA

1 — Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 306, de 1956, que dispõe sobre a transferência e reorganização do Serviço de Censura de Diversões Públicas e das outras providências (em regime de urgência, nos termos do art. 156, § 3.º, do Regimento Interno, em virtude do Requerimento n.º 552, de 1957, do Sr. Lourival Fontes e outros Srs. Senadores, aprovado na sessão de 23 do mês em curso), tendo Pareceres (ns. 960 a 964, de 1957) das Comissões: de Constituição e Justiça: 1.º parecer — favorável, quanto à constitucionalidade e ao mérito e oferecendo as emendas ns. 1-C a 4-C; 2.º parecer — reiterando o seu pronunciamento anterior, quanto à constitucionalidade (em face de consulta da Comissão de Serviço Público Civil); de Serviço Público Civil — oferecendo substitutivo integral; de Economia — declarando escapar à matéria a competência da Comissão; de Educação e Cultura, oferecendo novo substitutivo; de Finanças, favorável aos substitutivos oferecidos.

2 — Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 150, de 1957, que cria o Quadro da Secretaria da Procuradoria Geral da Justiça Militar e das outras providências (em regime de urgência, nos termos do art. 156, § 3.º, do Regimento Interno, em virtude do requerimento n.º 551, de 1957, do Sr. Júlio Leite e outros Srs. Senadores, aprovado na sessão de 23 do mês em curso), tendo Pareceres (ns. 976 a 978, de 1957) das Comissões: de Constituição e Justiça, favorável; de Segurança Nacional, declarando escapar à matéria a competência da Comissão; de Finanças, favorável, com as emendas que oferece, sob ns. 1-C e 2-C.

3 — Votação, em discussão única, do Requerimento n.º 558, de 1957, do

Sr. Cunha Mello e outros Srs. Senadores, pedindo urgência para o Projeto de Lei do Senado n.º 36, de 1953, que regula o Serviço de Radio-difusão, o uso e a exploração dos canais para o mesmo designados.

4 — Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 154, de 1957, que promove a emissão de selos comemorativos (incluído em Ordem do Dia em virtude de dispensa de interstício, concedida na sessão anterior em virtude de requerimento do Sr. Senador Novais Filho) tendo Pareceres Favoráveis (ns. 1.010, 1.011 e 1.012, de 1957) das Comissões: de Constituição e Justiça; de Transportes, Comunicações e Obras Públicas; de Finanças.

5 — Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 161, de 1957, que concede a pensão especial de Cr\$ 5.676,70 mensais a Luiza Hollanda de Oliveira, viúva de Francisco Cypriano de Oliveira, herói da revolução acreana, tendo Pareceres, sob ns. 921 e 922, de 1957, das Comissões de Constituição e Justiça, favorável ao projeto com a emenda que oferece de n.º 1-C; e de Finanças, favorável ao projeto e contrário à emenda de n.º 1-C da Comissão de Constituição e Justiça.

6 — Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 174, de 1957, que concede isenção de direitos de importação e taxas, inclusive a de Previdência Social, para material hospitalar a ser importado pela Liga Baiana Contra a Mortalidade Infantil, tendo Pareceres, sob ns. 946 e 947, de 1957, das Comissões: de Economia, favorável; e de Finanças, favorável, com a emenda que oferece de número 1-C.

7 — Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 178, de 1957, que concede o auxílio de Cr\$ 1.000.000,00 à Casa do Pequeno Jornaleiro, tendo Pareceres Favoráveis, sob ns. 981 e 982, de 1957, das Comissões: de Constituição e Justiça; e de Finanças.

8 — Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 201, de 1957, que assegura aos servidores do Departamento Federal de Segurança Pública, com exercício de atividade estritamente policial, prisão especial, aposentadoria aos 25 anos de serviço e promoção *post mortem*, tendo Pareceres sob ns. 924 e 925, de 1957, das Comissões de Serviço Público, favorável; e de Finanças, favorável, com as emendas que oferece, de números 1-C e 2-C.

9 — Discussão única do Projeto de Decreto Legislativo n.º 16, de 1957, originário da Câmara dos Deputados, que aprova para efeito de registro do Tribunal de Contas, o contrato celebrado entre a Casa da Moeda e a firma Construtora Império Ltda., para construção de uma caixa d'água subterrânea ou cisterna, na Oficina de Ligas Monetárias, em Bonsucesso, Distrito Federal, tendo Pareceres Favoráveis, sob ns. 997 e 998, de 1957, das Comissões: de Constituição e Justiça; e de Finanças.

Está encerrada a sessão.
Levanta-se a sessão às 18 horas e 45 minutos.

m n.º etacin shrdlu m
PUBLICA-SE POR TER SIDO OMITIDO NO "D. C. N.". DE 23-10-57.

Parecer n. 959-A, de 1957

Da Comissão de Constituição e Justiça, sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 306, de 1956, que dispõe sobre a transferência e reorganização do Serviço de Censura de Diversões Públicas, e da outras providências.

Relator: Sr. Lourival Fontes.
Pelo presente projeto, é transferido, para o Ministério da Educação e Cultura, o Serviço de Censura de Diversões Públicas (SCDP), do Ministério

da Justiça e Negócios Interiores, que passa a denominar-se Serviço Nacional de Censura de Diversões Públicas (SNCDP).

A proposição é de autoria da Comissão de Educação da Câmara dos Deputados, que tomou por base um ante-projeto elaborado pelo então deputado Jorge Lacerda.

A oportunidade da medida foi devidamente realçada no parecer do relator da matéria naquela Comissão Técnica da outra Casa do Congresso, no trecho abaixo transcrito:

"Os espetáculos de cinema, teatro, rádio, acrescidos hoje da televisão, trabalham como verdadeira gazua, penetrando os recantos mais herméticos de proteção à família brasileira. Daí o cuidado fundamental que devemos ter com a programação desses espetáculos, uma vez que estarão esmulando a nossa família para o bem ou para o mal, para a melhoria de seu nível cultural e educacional ou para o rebaixamento de sua mentalidade. Muita coisa boa e muita coisa ruim, temos presenciado através dos espetáculos, uma vez que estarão estímulando o espírito, matando todo o princípio de decência, tem proliferado, de uma casa de espetáculo ou de diversão pública, não sabemos quantas vezes vamos "corar" ante os quadros e disticos que são apresentados ao público. Hoje, os espetáculos, sem nenhuma arte, repletos de falta de gosto, proliferam de maneira assustadora, principalmente porque vão tendo aceitação pelo público, que aos poucos vai se habituando e aceitando como normal, estes mesmos espetáculos que vão depreciando o caráter e a mentalidade dos espíritos que ainda não conseguiram alcançar um certo grau de equilíbrio".

Vê-se, assim, como aliás, já frisaram o Sr. Jorge Lacerda na justificativa de seu anteprojeto, que se impõe a presença de educadores e intelectuais na Comissão de Censura, o que constitui uma garantia de critério de julgamento, visto tratar-se, na espécie, do exercício de uma função técnica especializada.

E' de recordar, ainda, que o Serviço de Censura já foi da alçada do então Ministério da Educação e Saúde, ex-*vi* do Decreto n.º 21.340, de 4 de abril de 1942, só mais tarde passando à jurisdição do Ministério da Justiça.

A conveniência do projeto parece-nos evidente, mas isto diz respeito ao mérito do assunto, incumbindo a sua apreciação à Comissão de Educação e Cultura.

Sob o ponto de vista constitucional e jurídico, pelo qual nos compete examinar a hipótese, nada há a objetar pois, embora a Constituição assegure a livre manifestação do pensamento, admite a censura para os espetáculos e diversões públicas.

Acontece, porém, que a proposição se ressentia de algumas falhas e omissões, que urge sanar, a fim de que melhor possa ela alcançar os seus objetivos.

Assim, julgamos não estarem claramente precisados os limites estabelecidos para a censura prévia, prevista para espetáculos e diversões, e isso, evidentemente, deve ser corrigido.

De outro lado, a composição do C. T. C. deve, em nosso entender, ser alterada, nele incluindo um representante da UBC e outro da SBACEM.

Do mesmo modo, cremos necessárias outras ligeiras modificações relativas ao *modus faciendi* da fiscalização, sem nada alterar na substância da matéria que estamos estudando.

Diante do exposto, opinamos pela aprovação do projeto com as seguintes emendas:

EMENDA N.º 1-C

Ao artigo 6.º

Substituir na letra do artigo, "seis" por "oito" membros, e redigir assim o seu parágrafo primeiro:

"Os membros do CTC serão escolhidos pelo Ministro da Educação e Cultura, entre educadores e pessoas de notório saber artístico e literário, de comprovada idoneidade moral, sendo um deles indicado pela "Sociedade Brasileira de Atores Teatrais" (SBAT), outro indicado pela "União Brasileira de Compositores" (UBC) — e outro indicado pela "Sociedade Brasileira de Autores, Compositores e Editores de Música" (SBOEM) — além de um representante indicado pelo Juizado de Menores".

EMENDA N.º 2-C

Ao art. 8.º

Redigir assim:

"Nenhuma casa de espetáculo de diversão, inclusive clubes e sociedades recreativas, poderá executar programas sujeitos a censura sem a necessária licença do SNCDP",

e acrescentar-lhe o seguinte:

"Parágrafo único — A fiscalização dos programas será exercida, também, por fiscais das sociedades defensoras de direitos autorais, credenciado por estas perante o SNCDP para as devidas providências".

EMENDA N.º 3-C

Ao artigo 15.

Acrescentar o seguinte:

"Parágrafo único — O regulamento do SNCDP, reproduzirá os dispositivos do Decreto n.º 21.493, de 24 de janeiro de 1946, no que concerne à aprovação de programas musicais ou teatrais, bem como as medidas de proteção ao direito autoral nele prevista".

EMENDA N.º 4-C

Acrescentar, onde convier, o seguinte:

"Art. A censura de que trata o § 5.º do artigo 141 da Constituição Federal, limitada aos espetáculos e diversões públicas, só impedirá a exibição dos mesmos, no todo ou em parte quando houver atentado à moral pública, i. e. indecência ou falta de decência, injúria às pessoas, achalhe às instituições, subversão da ordem política e social, propaganda de guerra de vinda o órgão criado para exercê-la classificar os espetáculos para a infância e a juventude, e proteger, em todo o território nacional, a educação artística da coletividade e a formação moral dos jovens.

Parágrafo único. — As garantias e direitos relativos à liberdade de consciência e de crença, às convicções religiosas, políticas e filosóficas, de que tratam os parágrafos 7.º e 8.º do artigo 194 da Constituição Federal, são assegurados à criação artística destinada aos espetáculos e diversões públicas.

Sala das Comissões, em 20 de novembro de 1956. — *Argemiro de Figueiredo* — Presidente — *Lourival Fontes* — Relator. — *Lima Guimarães*. — *Atílio Vivacqua* — *Francisco Gallotti*. — *Carlos Gomes de Oliveira*. — *Gaspar Veloso* e *Ruy Carneiro*.

SECRETARIA DO SENADO FEDERAL

Banca Examinadora do Concurso de Assessor Legislativo — Setor Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

REUNIAO REALIZADA EM 21 DE OUTUBRO DE 1957

As 10 horas do dia 21 de outubro de 1957, na sala da Comissão de Finanças do Senado Federal, reúne-se

a Banca Examinadora do concurso para o provimento de cargo de Assessor Legislativo do Quadro desta Secretaria, — Setor de Transportes, Comunicações e Obras Públicas presentes os Senhores Senadores Alvaro Adolpho, Presidente, Paulo Fernandes e o Diretor de Serviço, Dr. Evandro Mendes Vianna.

A ata da reunião anterior é lida e aprovada sem observações.

Após minucioso exame dos trabalhos e títulos apresentados pelos diversos candidatos, a Banca Examinadora, de acordo com as Instruções, lhes atribui os seguintes pontos:

14-1 — Conjunto de títulos profissionais específicos (até 15 pontos).
Cleone de Paula Velasco 10
Paulo Gomes Braga 15
Mário Roxo Sobrinho 15

14-2 — Conjunto de títulos profissionais de natureza geral (até 10 pontos).
Cleone de Paula Velasco 10
Paulo Gomes Braga 10
Mário Roxo Sobrinho 10

14-3 — Conjunto de títulos comprobatórios do exercício de funções pertinentes à especialidade (até 30 pontos).

Cleone de Paula Velasco 20
Mário Roxo Sobrinho 15
Cleone de Paula Velasco 00

14-4 — Conjunto de trabalhos Originais e publicados, pertinentes à especialidade (até 20 pontos).
Paulo Gomes Braga 15
Mário Roxo Sobrinho 15
Cleone de Paula Velasco 00

14-5 — Trabalho especializado, feito sob o controle (até 25 pontos).
Cleone de Paula Velasco 25
Paulo Gomes Braga 20
Mário Roxo Sobrinho 15

Total de pontos:
Cleone de Paula Velasco 70
Paulo Gomes Braga 70
Mário Roxo Sobrinho 70

Verificou assim a Comissão, que todos os candidatos obtiveram o mesmo número de pontos, mas, de acordo com o critério fixado nas Instruções, para desempate, o primeiro obteve melhor classificação.

Assim é que, havendo Cleone de Paula Velasco obtido 25 (vinte e cinco) pontos (máximo) no trabalho especializado feito sob controle, Paulo Gomes Braga 20 (vinte) pontos e Mário Roxo Sobrinho 15 (quinze) pontos e como, na hipótese, segundo as Instruções, o desempate teria que ser feito, inicialmente, pela melhor nota conseguida nessa prova, a Comissão colocou os três, pela ordem, em 1.º, 2.º e 3.º lugares.

O Senhor Presidente declara que oportunamente enviará à Comissão Diretora o relatório da Banca Examinadora.

Por fim são encerrados os trabalhos, lavrando eu, Maria Cherubina Costa, Oficial Legislativo, classe "M", Secretária, a presente ata que é lida, aprovada e assinada pelo Senhor Presidente e demais Membros.

Senado Federal, em 21 de outubro de 1957. Alvaro Adolpho, presidente, — Paulo Fernandes. — Evandro Mendes Vianna.

ATO DO DIRETOR GERAL

O Diretor Geral deferiu o Requerimento número 145-57, em que Luciano de Figueiredo Mesquita, Assessor Legislativo, Padrão PL-7, solicita conste de seus assentamentos o seu Título de Habilitação Profissional n.º 384, do Conselho Regional de Economistas Profissionais do Rio de Janeiro.

Secretaria do Senado Federal, em 23 de outubro de 1957. Ninon Borges Seal, Diretora do Pessoal.

PREÇO DO NÚMERO DE HOJE: CR\$ 0,40