



ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XI — N.º 213

CAPITAL FEDERAL

TERÇA-FEIRA, 27 DE NOVEMBRO DE 1956

CONGRESSO NACIONAL

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou nos termos do art. 77, § 1.º, da Constituição Federal, e eu promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO

N.º 60, de 1956

Aprova o ato do Tribunal de Contas denegatório de registro ao contrato celebrado entre a União Federal e o Engenheiro Civil Dilton Pinto de Carvalho.

Art. 1.º E' aprovado o ato porque o Tribunal de Contas, em sessão realizada a 18 de Novembro de 1955, denegou registro no contrato celebrado a 1 de Novembro de 1954, aditado a 28 de Dezembro do mesmo ano e a 13 de Setembro de 1955, entre a União Federal, como outorgante empregadora, e o Engenheiro Civil Dilton Pinto de Carvalho, como outorgado empreiteiro para execução do levantamento topográfico e elaboração da planta cadastral dos terrenos de marinha e seus acrescidos, situados nos perímetros urbanos, das cidades de Ituberá e Valença, no Estado da Bahia.

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrário.

Senado Federal, em 21 de Novembro de 1956.

Apolônio Salles

Vice-Presidente do Senado Federal, no exercício da Presidência

SESSÕES CONJUNTAS CONVOCADAS PARA APRECIACÃO DE VETOS PRESIDENCIAIS

Dia 3 de Dezembro de 1956, às 21 horas
(Convocação feita em 5-11-1956)

Veto presidencial a dispositivos do Projeto de Lei (n.º 14, de 1936, no Senado Federal, e n.º 1.607, de 1956, na Câmara dos Deputados) que

disciplina o processo de alteração ou retificação de idade dos oficiais das Forças Armadas e dá outras providências.

Dia 4 de Dezembro de 1956, às 21 horas

(Convocação feita em 7-11-1956)

Veto presidencial ao Projeto de Lei (n.º 600-E, de 1950, na Câmara dos Deputados, e n.º 16, de 1956, no Senado Federal) que dispõe sobre a aposentadoria de servidores públicos civis da União ocupantes de cargo e funções de Enfermeiro e Auxiliar de Enfermagem.

Dia 6 de Dezembro de 1956, às 21 horas

(Convocação feita para 20-11-1956 e adiamento em 18 do mesmo mês)

Veto presidencial ao Projeto de Lei (n.º 59, de 1950, no Senado Federal, e n.º 4.582, de 1954, na Câmara dos Deputados) que autoriza o Poder Executivo a mandar efetuar a reversão, ao serviço ativo do Exército, dos oficiais do Quadro do Serviço de Intendência, que tenham sido compulsados desde 2 de Junho de 1946.

CONVOCAÇÃO DE SESSÃO CONJUNTA PARA APRECIACÃO DE "VETO"

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 11 de Dezembro próximo, às 21 horas, no edifício da Câmara dos Deputados, conhecerem do veto presidencial ao Projeto de Lei (n.º 2.640, de 1952, na Câmara dos Deputados, e n.º 33, de 1955, no Senado Federal) que institui o ensino de obstetrícia, e dá outras providências.

Senado Federal, em 26 de Novembro de 1956

Apolônio Salles

Vice-Presidente, em exercício da Presidência

SENADO FEDERAL

Relação das Comissões

Comissões Permanentes

Diretora

Apolônio Salles — Presidente.
Vivaldo Lima — 1.º Secretário.
Freitas Cavalcanti — 2.º Secretário.
Kerginaldo Cavalcanti — 4.º Secretário.
Carlos Lindemberg — 3.º Secretário.
Neves da Rocha — 1.º Suplente.
Prisco dos Santos — 2.º Suplente

Comissão de Finanças

Alvaro Adolpho — Presidente.
Alberto Pasqualini (1).
Cezar Vergueiro — Vice-Presidente.
Ary Vianna.
Victorino Freire.
Paulo Fernandes.
Mathias Olympio.
Mourão Vieira.
Fausto Cabral.
Daniel Krieger.
Juracy Magalhães.
Othon Mäder.
Júlio Leite.
Novaes Filho.
Domingos Vellasco. (3)
Lino de Mattos.
Onofre Gomes. (2)

(2) Substituído temporariamente pelo Sr. Lima Guimarães.
(1) Substituído pelo Sr. Lima Guimarães.
Sr. Gaspar Velloso.
(3) Substituído temporariamente pelo Sr. Moura Andrade.
(4) Substituído temporariamente pelo Sr. João Arruda.

SUPLENTE

João Arruda.
Lima Guimarães.
Mendonça Clark.
Sylvio Curvo.
Atilio Vivacqua.
Secretário — Renato A. Chermont.
Reuniões às sextas-feiras, às 10 horas e 30 minutos.
Relatores designados pelo Senhor Presidente para o Orçamento de 1957:
Cezar Vergueiro — Ministério da Aeronáutica.
Ary Vianna — Ministério da Guerra e Marinha.
Lima Guimarães — Presidência da República.
Victorino Freire — Ministério da Justiça.
Paulo Fernandes — Ministério da Agricultura.
Mathias Olympio — Poder Judiciário.

Comissão de Educação e Cultura

Lourival Fontes — Presidente. (1)
Jarbas Maranhão — Vice-Presidente.
Ezequias da Rocha.
Gilberto Marinho. (2)
Mem de Sá.
Mourão Vieira.
Reginaldo Fernandes.
(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Fausto Cabral.
(2) Substituído temporariamente pelo Sr. Alô Guimarães.
Secretário — Francisco Soares Arruda.

Reuniões — Quintas-feiras, às 16 horas.

Comissão de Saúde Pública

1 — Sylvio Curvo — Presidente.
2 — Pedro Ludovico (1) — Vice-Presidente.
3 — Leonidas Mello (2).
4 — Fausto Cabral.
5 — Saulo Ramos.
(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Alô Guimarães.

Comissão de Serviço Público Civil

Prisco dos Santos — Presidente.
Gilberto Marinho — Vice-Presidente.
Ary Vianna.
Carado de Castro.
Mem de Sá.
Mathias Olympio.
Sá Timoco.
Secretário — Julieta Ribeiro dos Santos.

Reuniões — As quintas-feiras.

Comissão de Economia

Juracy Magalhães — Presidente.
Júlio Leite — Vice-Presidente.
Sá Timoco.
Lima Teixeira.
Remy Archer (1).
Fernandes Favors.
Tarcício de Miranda.
(1) Substituído temporariamente o Sr. Sebastião Archer.
Secretário — Renato Chermont.
Reuniões — Quartas-feiras, às 18 horas.
(2) Substituído temporariamente pelo Sr. Mendonça Clark.

Secretária — Nathércia Sá Leitão.
Reuniões — Quintas-feiras, às 15 horas.

Comissão de Transportes e Comunicações e Obras Públicas

- 1 — Novaes Filho (*) Presidente.
- 2 — Neves da Rocha — Vice-Presidente.
- 3 — Francisco Gallotti.
- 4 — Gaspar Velloso.
- 5 — Coimbra Bueno.

(*) Substituído temporariamente pelo Sr. Mem de Sá.

Secretário — Francisco Soares Arruda.

Comissões Especiais

Comissão Mista de Revisão da Consolidação das Leis do Trabalho.

Ruy Carneiro.
Lima Teixeira — Presidente.
Filinto Müller.
Francisco Gallotti.
Saulo Ramos.

Comissão de Constituição e Justiça

Cunha Mello — Presidente. (4)
Argemiro de Figueiredo — Vice-Presidente (1).
Gilberto Marinho (2).
Benedicto Valadares. (7)
Gaspar Velloso.
Ruy Carneiro.
Lourival Fontes (3).
Daniel Krieger. (6)
Lima Guimarães.
Atílio Vivacqua.
Domingos Vellasco. (5)
(1) Substituído temporariamente por Rui Palmeira.
(2) Substituído temporariamente pelo Sr. Francisco Gallotti.
(3) Substituído temporariamente pelo Sr. Fausto Cabral.
(4) Substituído temporariamente pelo Sr. Gomes de Oliveira.
(5) Substituído temporariamente pelo Sr. Mourão Vieira.
(6) Substituído temporariamente pelo Sr. Ruy Palmeira.
(7) Substituído temporariamente pelo Sr. Paulo Fernandes.
Secretário — Mácio dos Santos Andrade.
Reuniões — Terças-feiras, às 14 horas.

Comissão de Legislação Social

Lima Teixeira — Presidente.
Ruy Carneiro — Vice-Presidente.
Sebastião Archer (2).
Primio Beck.
Lino de Mattos.
João Arruda.
Paulo Fernandes (1).

EXPEDIENTE

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL

DIRETOR GERAL

ALBERTO DE BRITO PEREIRA

CHEFE DO SERVIÇO DE PUBLICAÇÕES
MURILO FERREIRA ALVES

CHEFE DA SEÇÃO DE REDAÇÃO
LEOPOLDO CESAR DE MIRANDA LIMA

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

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

ASSINATURAS

REPARTIÇÕES E PARTICULARES

Capital e Interior

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

Exterior

Ano Cr\$ 136,00

FUNCIONÁRIOS

Capital e Interior

Semestre Cr\$ 29,00
Ano Cr\$ 76,00

Exterior

Ano Cr\$ 108,00

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

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

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

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

(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Francisco Gallotti.

(2) Substituído temporariamente por Remy Archer.

Secretário — Pedro de Carvalho.

Reuniões — Quintas-feiras, às 16 horas.

Comissão de Redação

- 1 — Ezechias da Rocha — Presidente.
- 2 — Gaspar Velloso — Vice-Presidente.
- 3 — João Villasbôas. (*)
- 4 — Ruy Carneiro. (**)
- 5 — Saulo Ramos.

(*) Substituído, interinamente, pelo Sr. Argemiro de Figueiredo.

(**) Substituído, interinamente, pelo Sr. Costa Pereira.

Secretária — Cecília de Rezende Martins.

Reuniões — Terças-feiras às 15 horas.

Comissão de Relações Exteriores

Georgino Avelino — Presidente (1)
João Villasbôas — Vice-Presidente
Gilberto Marinho
Benedicto Valadares (2)
Lourival Fontes
Gomes de Oliveira

Rui Palmeira

Bernardes Filho

Moura Andrade

(1) Substituído, temporariamente, pelo Sr. Remy Archer.

(2) Substituído, temporariamente, pelo Sr. Gaspar Velloso.

Secretário — J. B. Castejon Branco.

Reuniões — Quartas-feiras, às 16 horas.

Nacional

Onofre Gomes — Presidente.

Caiaado de Castro — Vice-Presidente

Ary Vianna.

Alencastro Guimarães.

Francisco Gallotti (1)

Maynard Gomes.

Sylvio Curvo.

(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Paulo Fernandes.

Secretária — Romilda Duarte.

Reuniões — Quintas-feiras às 16 horas.

De Revisão do Código de Processo Civil

João Villasbôas — Presidente.

Georgino Avelino — Vice-Presidente

Atílio Vivacqua — Relator.

Filinto Müller.

Secretário — José da Silva Lisboa
Reuniões — As quintas-feiras.
Mendonça Clark — Relator.

Comissão Especial de Estudos da Valorização dos Rios Tocantins e Parnaíba.

Mathias Olympio — Presidente.
Domingos Vellasco — Vice-Presidente.

Remy Archer.

Parsifal Barroso.

Coimbra Bueno.

Ezechias da Rocha.

Secretário — José Soares de Oliveira.

Reuniões — As sextas-feiras, às 2 horas.

Comissão Especial de Mudança da Capital

Coimbra Bueno — Presidente.

Paulo Fernandes — Vice-Presidente

Atílio Vivacqua — Relator.

Lino de Mattos.

Alberto Pasqualini. (*)

(*) Substituído pelo Senhor Primio Beck.

Secretário — Sebastião Velga.

Comissão Mista

Comissão Mista de Reforma Administrativa

Horácio Lafer — Presidente.

Gomes de Oliveira — Vice-Presidente.

Gustavo Capanema — Relator.

Afonso Arinos — Relator.

Arl Viana.

Coimbra Bueno.

Juracy Magalhães.

Bernardes Filho.

Caiaado de Castro.

Remy Archer.

Lopo Coelho.

Bilac Pinto.

Batista Ramos.

Arnaldo Cerdeira.

Secretários — Lazary Guedes
José da Silva Lisboa.

(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Paulo Fernandes.

Secretário — Romilda Duarte.

Reuniões — Quintas-feiras, às 16 horas

Comissão de Promoções

14.ª REUNIAO REALIZADA EM 20 DE NOVEMBRO DE 1956)

As quatorze horas do dia vinte de novembro de mil novecentos e cinqüenta e seis, na Sala das Comissões, reuniu-se a Comissão de Promoções.

Presentes, o Presidente, Sr. Prisco dos Santos, e os membros: Mauro Cunha Campos de Moraes e Castro e Paulo Nunes Augusto de Figueiredo.

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

Com a palavra o Sr. Presidente informa que a finalidade da reunião é tratar de assuntos sobre processos re-

centemente enviado à Comissão. Nestas condições, de acordo com a norma previamente estabelecida, fazia a distribuição dos mesmos.

— Ao Sr. Mauro Cunha Campos: — o de João Ribeiro de Souza, vaga oriunda de falecimento. Processo dos ocupantes da carreira de Diretor de Serviço e Oficial Legislativo na vaga decorrente da aposentadoria do Vice-Diretor Flávio Amorim Goulart de Andrade.

— Ao Sr. Paulo Figueiredo: o de representadoria de Lino da Silva e o dos candidatos aprovados no concurso de Auxiliar Legislativo.

Com a palavra o Sr. Mauro Cunha Campos tece considerações aos processos de Alza Freitas Portal e Silva, ta-

quigrafa, solicitando sua transferência para a carreira de Redatores; Pedro Cidral Mansur pedindo transferência para a carreira de Auxiliar de Portaria; e Joaquim Correia de Oliveira, Andrade.

Entende, só deverá opinar nos mesmos se a Douta Comissão Diretora assim entender, uma vez que os respectivos requerimentos não foram dirigidos à Comissão de Promoções.

O que ficou resolvido.

Continuando com a palavra informa ter pedido à Diretoria de Pessoal, e já recebidos os processos: — José Pereira de Carvalho, José Euvaldo Peixoto, Aleixo Alves de Souza, Paulo da Silva Carneiro, Antônio Guimarães Santos, José Soares de Oliveira, todos

ultimados, para o arquivamento da Comissão.

Com a palavra o Sr. Paulo Figueiredo, debate-se, em seguida, a maneira de se processar as promoções dos Auxiliares Legislativos, classe J, de acordo com o processo enviado à Comissão. Entendeu a Comissão, consoante o que estabelece a Resolução n.º 39-5, no seu § 3.º que as mesmas teriam que ser feitas, obedecendo a classificação do concurso e o artigo 154 do Regulamento.

Nada mais havendo que tratar, às dezesscis horas e trinta minutos, encerra-se a reunião, lavrando eu, Mauro Cunha Campos de Moraes e Castro, a presente ata que, uma vez aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

Ata da 216.ª Sessão, da 2.ª Sessão Legislativa, da 3.ª Legislatura, em 26 de Novembro de 1956

PRESIDÊNCIA DOS SENHORES APOLÔNIO SALLES E NEVES DA ROCHA.

SUMARIO

DISCURSOS PROFERIDOS

Senador Onofre Gomes — Considerações sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956.

Senador Gilberto Marinho — Lê e comenta carta do Diretor da Biblioteca do Exército. 2) Declaração de voto sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 135, de 1956.

MATERIAS VOTADAS

Projetos de Lei da Câmara:

— n.º 135, de 1956, que incorpora aos vencimentos, proventos e salários a gratificação adicional recebida pelos servidores civis e militares para a obtenção de empréstimos e quaisquer outras operações de crédito. (Rejeitado)

— n.º 219, de 1956, que autoriza a doação de um terreno ao Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Carvão e Mineral, no Estado do Rio Grand do Sul. (Aprovado)

Projeto de Decreto Legislativo n.º 55, de 1956, que aprova o termo de prorrogação do contrato celebrado entre a Diretoria da Aeronáutica e N. Stern, para a instalação e exploração do negócio de curiosidades regionais na Estação de Passageiros do Aeroporto Santos Duront. (Aprovado)

Comparecimento: 48 Srs. Senadores.

AS 14 HORAS E 30 MINUTOS, APARECERAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Vivaldo Lima — Mourão Vieira — Prisco dos Santos — Alvaro Adolpho — Remy Archer — Victorino Freire — Mathias Olympio — Mendonça Clerck — Onofre Gomes — Fausto Cabral — Fernandes Távora — Reginaldo Cavalcanti — Reginaldo Fernandes — Ruy Carneiro — Octacílio Furema — Argemiro de Figueiredo — Apolônio Salles — Novas Filho — Jarbas Maranhão — Ezequias da Rocha — Freitas Cavalcanti — Rui Palmeira — Maynard Gomes — Lourival Fontes — Neves da Rocha — Lima Teixeira — Atílio Vivacqua — Ari Vianna — Sá Tinoco — Paulo Fernandes — Alencastro Guimarães — Caiado de Castro — Gilberto Marinho — Bernardes Filho — Lima Guimarães — Lino de Matos — Coimbra Bueno — Costa Pereira — Sylvio Curvo — João Villasboas — Filinto Müller — Othon Mader — Gaspar Velloso — Gomes de Oliveira — Francisco Gallotti — Saulo Ramos — Daniel Krieger — Mem de Sá (48).

O SR. PRESIDENTE:

A lista de presença acusa o comparecimento de 48 Srs. Senadores. Havendo número legal, está aberta a sessão.

Vai ser lida a ata.

O Sr. Sylvio Curvo, servindo de 2.º Secretário, procede à leitura da ata da sessão anterior, que, posta em discussão, é sem debate aprovada.

O SR. PRESIDENTE:

Não há expediente e ser lido — (Pausa).

Acha-se presente o Sr. Octacílio Furema, suplente convocada para

substituir o Sr. Senador João Arruda durante a licença concedida a esse nobre representante do Estado da Paraíba.

Nos termos do art. 8.º, § 2.º, do Regimento Interno, S. Ex.ª passará a participar dos trabalhos da casa, dispensado do compromisso regimental visto já o haver prestado ao ensejo da sua primeira convocação.

Continua a hora do expediente. Tem a palavra o nobre Senador Onofre Gomes, por cessão do nobre Senador Lino de Matos, primeiro orador inscrito.

O SR. ONOFRE GOMES:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, Senhores Senadores: serei breve porque o assunto de que vou tratar, embora grave, é curto.

Acabo de receber cabograma do Presidente e do Secretário da Confederação do Comércio do Ceará, respectivamente, Drs. Tomás Pompeu Neto e José Aragão de Albuquerque, assim redigido:

"Senador Onofre Gomes de Lima — Rio.

Renovamos a V. Ex.ª nosso apelo no sentido de que seja rejeitado o projeto que eleva os preços dos combustíveis para indústrias, em face da grave injustiça que resultaria para o nosso Estado e outras regiões que não dispõem de energia hidrelétrica. Considere-se que toda a energia utilizada nas nossas indústrias é produzida por nossas próprias fábricas, por geradores acionados a óleo combustível e a óleo diesel. A situação já nos coloca em marcante desigualdade com relação aos Estados do Nordeste, serviços pelo potencial hidráulico de Paulo Afonso. O acréscimo de preços sobre os combustíveis industriais virá logicamente agravar o problema, atingindo, profunda-

mente toda a nossa economia, particularmente nossa indústria incipiente. Praticamente desprovidos de ferrovias e de navegação de cabotagem, temos no transporte rodoviário nosso quase total meio de escoamento da produção. Também sob o aspecto de transporte, seríamos gravemente atingidos caso aprovado o referido aumento. Apelamos angustiosamente para a patriótica atuação de V. Ex.ª no sentido de que seja rejeitado qualquer aumento de preços sobre combustíveis. Atenciosas saudações. Associação Comercial Ceará. — Dr. Thomas Pompeu Netto, Presidente. — Dr. José Aragão Albuquerque, Secretário".

Sr. Presidente, se ainda não chegou, está por chegar, procedente da Câmara dos Deputados, o projeto que aumenta os impostos sobre combustíveis líquidos para fins industriais. Dada a sua origem governamental, e para atender às solicitações que acabo de trazer ao conhecimento do Senado, talvez só me resta, como satisfação aos meus conterrâneos, no desempenho do meu mandato, apresentar emenda, que será fatalmente rejeitada.

Assim, peço ao Senado ponderar em que, dadas as diferenças de possibilidades de progresso entre as regiões brasileiras, uma lei geral, se que atenda a algumas, prejudica a outras. É o caso do Ceará.

A emenda que talvez apresente ao projeto possivelmente se cifrará na disposição, segundo a qual, com referência ao meu Estado, a lei só entre em vigor após o Ceará se encontrar assistido pelo fornecimento da energia elétrica de Paulo Afonso, através do prolongamento das linhas de transmissão, que estão em estudo e possivelmente em vias de execução.

Assim, talvez se conseguisse, sem retardar em demasia a aprovação do projeto, pô-lo em condições de atender à situação particular do Ceará, no que respeita às contingências ao trabalho industrial.

São estas, Sr. Presidente, as palavras que desejava dirigir ao Senado, para que se considere que, num país vasto como o Brasil, as leis de caráter geral frequentemente colidem com os interesses marcantes de certas regiões.

O Sr. Maynard Gomes — V. Ex.ª dá licença para um aparte? O SR. ONOFRE GOMES — Pois não.

O Sr. Maynard Gomes — V. Ex.ª pode contar com meu apoio para qualquer emenda que apresente com o fim de não permitir a elevação dos preços dos combustíveis líquidos de aplicação industrial. Vivemos, afinal, num círculo vicioso: reclama-se contra a falta de produção e cerceia-se

a produção, elevando o custo de elementos que lhe são essenciais.

O SR. ONOFRE GOMES — Muito obrigado, não só pelo seu apoio, como pelo reforço do seu aparte as minhas palavras.

Estas, Sr. Presidente, as considerações que julguei do meu dever fazer, para mostrar ao Senado as dificuldades com que luta o Ceará, sem possibilidade de emprego da energia elétrica, produzida por Paulo Afonso, através das linhas de transmissão projetadas e já em vias de assentamento.

O Sr. Fernandes Távora — V. Ex.ª permite um aparte? (Assentimento do orador). Estou de pleno acordo com o apelo constante do telegrama lido pelo nobre colega. O Ceará precisa, realmente, ser mais bem contemplado, e, se não pudermos atendê-lo, se não formos ouvidos nos nossos reclamos, em todo caso, teremos cumprido o nosso dever, protestando contra o projeto de aumentar do imposto sobre os combustíveis líquidos.

O SR. ONOFRE GOMES — Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem!).

Durante o discurso do Sr. Onofre Gomes, o Sr. Neves da Rocha, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Apolônio Salles.

O SR. PRESIDENTE:

Continua a hora do expediente.

Tem a palavra o nobre Senador Rui Palmeira, segundo orador inscrito. (Pausa).

Não está presente.

Tem a palavra o nobre Senador Mem de Sá, terceiro orador inscrito. (Pausa).

Também não está presente.

Com a palavra o nobre Senador Novas Filho, quarto orador inscrito. (Pausa).

Também não está presente.

Tem a palavra o nobre Senador Gilberto Marinho, quinto orador inscrito.

O SR. SENADOR GILBERTO MARINHO PRONUNCIA DISCURSO, QUE ENTREGUE A REVISTA DO ORADOR, SERÁ PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. PRESIDENTE:

Comunico aos Senhores Senadores que, distribuídos os autos do Anexo do Projeto de Lei Orçamentária para 1957, referente à Receita, começará na próxima sessão a contarse o prazo de recebimento de emendas no plenário.

Terminado esse prazo, somente perante as Comissões poderão ser elas oferecidas.

Continua a hora do expediente. Não há mais orador inscrito. (Pausa).

Nenhum Sr. Senador desejando usar da palavra passa-se à

ORDEM DO DIA

Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 135, de 1956, que incorpora aos vencimentos, proventos e salários a gratificação adicional recebida pelos servidores civis e militares para a obtenção de empréstimos e quaisquer outras operações de crédito; tendo Pareceres (sob ns. 1.150 a 1.152, de 1956) das Comissões: de Constituição e Justiça e de Serviço Público Civil, favorável; de Finanças, pela rejeição

O SR. PRESIDENTE:

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

Em votação.

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

Está rejeitado.

E' o seguinte o projeto rejeitado, que vai ao Arquivo.

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

N.º 135, de 1956

(N.º 747-B-1955, na Câmara dos Deputados)

Incorpora aos vencimentos, proventos e salários a gratificação adicional percebida pelos servidores civis e militares para obtenção de empréstimos e quaisquer outras operações de crédito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º A importância da gratificação adicional percebida pelos servidores civis e militares fica incorporada aos respectivos vencimentos, proventos e salários, para efeito de pagamento de empréstimos em dinheiro, aquisição de terrenos ou prédios, anuidades escolar e hospitalar, fiança para aluguel de casa e de outros encargos a que esteja obrigado o servidor público, devendo ser os respectivos descontos averbados em folha de vencimentos e sob consignação.

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

O SR. PRESIDENTE:

Será feita a comunicação à Câmara dos Deputados.

O SR. GILBERTO MARINHO:

(Para declaração de voto — Não foi revisto pelo orador) — Senhor Presidente, tanto eu como, creio, a maioria dos Senhores Senadores opinamos pela rejeição do Projeto de Lei da Câmara n.º 135, de 1956. A medida com que beneficiava o funcionalismo público já foi objeto de providência de outra lei votada pela Câmara dos Deputados aprovada pelo Senado, permitindo a consignação, para descontos em folha, da gratificação adicional como decorrência do tempo de serviço, assim também da gratificação de magistério.

Eis por que votei de acordo com o parecer da Comissão de Finanças, pela rejeição do projeto; caso contrário, dar-lhe-ia aprovação. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE:

A declaração do nobre Senador constará da ata.

Discussão única do Projeto de Lei da Câmara número 219, de 1956, que autoriza a doação de um terreno ao Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Carvão e Mineral no Estado do Rio Grande do Sul; tendo Pareceres favoráveis (sob ns. 1.014 e 1.103, de 1956) das Comissões de Constituição e Justiça; e de Finanças.

O SR. PRESIDENTE:

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

Em votação.

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

Está aprovado.

E' o seguinte o projeto aprovado, que vai à senção:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

N.º 219, de 1956

(N.º 1.113-B-1956, na Câmara dos Deputados)

Autoriza a doação de um terreno ao Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Carvão e Mineral no Estado do Rio Grande do Sul.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º É o Poder Executivo autorizado a doar ao Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Carvão Mineral, no Estado do Rio Grande do Sul, um terreno medindo 30 (trinta) metros de frente, por 40 (quarenta) metros de fundos, situado no terrapleno de Oeste, próximo ao portão número 4 (quatro) do Porto Novo, na cidade de Rio Grande.

Art. 2.º O lote de que trata o artigo 1.º, destina-se à construção da sede do Sindicato e ao levantamento de um pavilhão para servir de abrigo aos seus associados, durante a escala de trabalho.

Art. 3.º É o terreno gravado com a cláusula de inalienabilidade e impenhorabilidade, devendo retornar ao domínio e posse da União, caso lhe seja atribuído destino diverso do mencionado nesta Lei ou não for iniciada a construção no prazo de dois anos, não cabendo ao donatário, em qualquer caso, indenização alguma por benfeitoria porventura existente.

Art. 4.º O Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, promoverá a medição e demarcação do lote referido, para o fim mencionado nesta lei.

Art. 5.º Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Discussão única do Projeto de Decreto Legislativo n.º 55, de 1956, originário da Câmara dos Deputados, que aprova o termo de prorrogação do contrato celebrado entre a Diretoria da Aeronáutica e N. Stern, para a instalação e exploração do negócio de curiosidades regionais na Estação de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont; tendo Pareceres favoráveis, sob ns. 1.163 e 1.169, de 1956, das Comissões de Constituição e Justiça e de Finanças.

O SR. PRESIDENTE:

Em discussão.

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

Encerrada.

Em votação.

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

Está aprovado.

E' o seguinte o projeto aprovado, que vai à Comissão de Redação:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

N.º 55, de 1956

(N.º 97-A-1956, na Câmara dos Deputados)

Aprova o termo de prorrogação do contrato celebrado entre a Diretoria de Aeronáutica Civil do Ministério da Aeronáutica e N. Stern.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º É aprovado o termo de prorrogação do contrato, de 3 de novembro de 1955, celebrado entre a Diretoria de Aeronáutica Civil do

Ministério da Aeronáutica e H. Stern, para a instalação e exploração do negócio de curiosidades regionais, na Estação de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont, ao qual o Tribunal de Contas recusou registro, em sessão de 27 de janeiro de 1956.

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

Está esgotada a matéria da Ordem do Dia.

Não há orador inscrito para esta oportunidade. (Pausa).

Nada mais havendo que tratar, vou levantar os trabalhos. Convoco o Senado para uma sessão extraordinária, às 21 horas, com a seguinte:

Ata da 217ª Sessão, da 2.ª Sessão Legislativa, da 3.ª Legislatura em 26 de novembro de 1956

PRESIDÊNCIA DO SR. APOLÔNIO SALLES

SUMÁRIO

VETO PRESIDENCIAL

Ao Projeto de Lei que institui o ensino de obstetrícia.

DISCURSOS PROFERIDOS

Senador Mourão Vieira — Considerações sobre a produção da juta e da borracha.

Senadores Othon Mäder, Alencastro Guimarães e Mem de Sá — Encaminhando a votação do Requerimento n.º 658.

MATÉRIA VOTADA

Requerimento n.º 659, de dispensa de interstício para o Projeto de Lei da Câmara n.º 344, de 1956. (Aprovado)

— n.º 660, de audiência das Comissões de Constituição e Justiça, de Legislação Social e de Relações Exteriores para o Projeto de Lei do Senado n.º 13, de 1955. (Aprovado)

Comparecimento: 48 Srs. Senadores.

AS 21 HORAS ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Vivaldo Lima. — Mourão Vieira. — Prisco dos Santos. — Alvaro Adolpho. — Remy Archer. — Victorino Freire. — Mathias Olympio. — Mendonça Clark. — Onofre Gomes. — Fausto Cabral. — Fernandes Távora. — Kerginaldo Cavalcanti. — Reginaldo Fernandes. — Ruy Careiro. — Octacílio Jurema. — Argemiro de Figueiredo. — Apolônio Salles. — Novais Filho. — Jarbas Maranhão. — Ezequias da Rocha. — Freitas Cavalcanti. — Rui Palmeira. — Maynard Gomes. — Lourival Fontes. — Neves da Rocha. — Lima Teixeira. — Atílio Vivacqua. — Ari Viana. — Sá Tinoco. — Paulo Fernandes. — Alencastro Guimarães. — Caiado de Castro. — Gilberto Marinho. — Bernardes Filho. — Lima Guimarães. — Lino de Mattos. — Coimbra Bueno. — Costa Pereira. — Sylvio Curvo. — João Villasbôas. — Filinto Müller. — Othon Mäder. — Gaspar Velloso. — Gomes de Oliveira. — Francisco Gallotti. — Saulo Ramos. — Daniel Krieger. — Mem de Sá. — (48).

O SR. PRESIDENTE.

A lista de presença acusa o comparecimento de 48 Srs. Senadores. Havendo número legal, está aberta a sessão.

Vai ser lida a ata.

O Sr. Costa Pereira, servindo de 2.º Secretário, procede à leitura da ata da sessão anterior, que, posta em discussão, é sem debate aprovada.

O Sr. 1.º Secretário lê o seguinte

Expediente

Apelos no sentido da rápida aprovação do Projeto de Lei que altera a legislação do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos, das seguintes entidades:

ORDEM DO DIA

1 — Primeira discussão do Projeto de Lei do Senado n.º 18, de 1955, que concede permissão às organizações sindicais patronais para fazerem parte, como membros, da Seção Brasileira do Conselho Interamericano de Comércio e Produção, tendo pareceres (sob ns. 1.245 a 1.247, de 1956) das Comissões de: Constituição e Justiça, favorável; Legislação Social, favorável, com a emenda de redação que oferece de n.º 1-C; e de Relações Exteriores, favorável ao projeto e à emenda da Comissão de Legislação Social.

Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 15 horas).

Prefeito Municipal é Presidente da Câmara de Paraiibano (Maranhão); Presidente da Câmara de Vereadores de Andaraí, Mata de São João e Poções (Bahia);

Prefeito de Guaratinguetá (São Paulo);

Prefeito Municipal de Matias Barbosa (Minas Gerais);

Prefeito e Presidente da Câmara Municipal de Pirenópolis (Goiás).

Mensagem n. 361, de 1956

(N.º de ordem na Presidência: 662)
Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal.

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que, no uso da atribuição que me conferem os artigos 70, parágrafo 1.º e 87, II, da Constituição Federal, resolvi negar sanção ao Projeto de Lei da Câmara número 2.640, de 1952 (no Senado, 30-55), que "institui o ensino de obstetrícia e dá outras providências".

A proposição, embora tenha o elevado objetivo de facilitar a formação de obstetristas e de auxiliares de obstetristas, não consulta aos interesses nacionais.

A Lei n.º 775, de 6 de agosto de 1949, que dispõe sobre o ensino de enfermagem considera a atividade das parteiras modalidade da própria enfermagem. As alunas de enfermagem, na terceira série do curso, estão sujeitas a estágio em clínica obstétrica, como nas demais clínicas, a fim de que fiquem habilitadas ao exercício da enfermagem obstétrica.

A citada Lei n.º 775 prevê um curso de pós-graduação, com a duração de um ano, destinado à especialização de enfermeiras em obstetrícia. As Escolas de Enfermagem, no entanto, não criaram esses cursos de pós-graduação em obstetrícia, e, por outro lado, as duas únicas escolas de formação de obstetristas existentes no país não se adaptaram às normas contidas naquela Lei.

Possivelmente tais circunstâncias deram origem à proposição em apêndice, objetivando facilitar a formação de obstetristas e de auxiliares de obstetristas, de que, indiscutivelmente, o país tanto carece.

Não é, no entanto, conveniente a criação de cursos especiais para a formação de obstetristas em escolas privadas, conforme prevê o projeto. Em matéria de política educacional predomina o princípio de concentração do ensino, na fase fundamental, para a sua diversificação, na fase profissional.

Assim sendo, uma só escola deveria manter um curso fundamental de dois anos, seguindo-se um ano para a formação de enfermeiras em geral ou para a formação de profissionais de obstetria. Com esse sistema, evita-se uma especialização prematura, ensinando às alunas um período maior para julgar de sua própria vocação, o que é de maior importância.

Outrossim, a criação de escolas especiais para a formação de obstetristas seria mais onerosa do que a instalação de cursos próprios nas escolas de enfermagem já existentes, que poderiam aproveitar os professores das cadeiras do curso fundamental, bem como os laboratórios e os seus equipamentos.

Com a medida contida no projeto, o Estado teria de arcar com novos encargos para a criação das escolas ali previstas, nas Faculdades de Medicina federais, quando, até este momento, não foi possível ainda criar as Escolas de Enfermagem das Universidades do Paraná, do Recife e do Ceará, e quando funcionam, precariamente, as do Rio Grande do Sul e de Minas Gerais.

E, também, de se ressaltar a dificuldade de ordem administrativa dentro do Hospital de Clínicas das Faculdades, para ser mantida indispensável harmonia entre a direção da Escola de Enfermagem e a da Escola de Medicina, a que se acha hierarquicamente subordinada. Introduzir mais uma escola isolada no âmbito hospitalar seria um novo fator de perturbação para o equilíbrio disciplinar e hierárquico que deve presidir ao complexo funcionamento da instituição.

Cabe, ainda, ser ponderado que os cursos de enfermagem e os de auxiliar de enfermagem, já existentes no país, podem comportar um número bem maior de alunos, pois que, atualmente temos 35 escolas de enfermagem e 43 de auxiliares de enfermagem, todas com número de matrícula muito inferior às suas possibilidades.

Recomendei ao Ministério da Educação e Cultura promover uma nova regulamentação da Lei n.º 775, de agosto de 1949, para atender, em parte, aos elevados objetivos da proposição votada pelo Congresso Nacional. Determinei, outrossim, ao Ministério da Educação e Cultura a imediata elaboração de anteprojeto de Lei Orgânica do Ensino de Enfermagem, com a colaboração de técnicos e especialistas, a fim de submeter à apreciação do Congresso Nacional nova estruturação do ensino de enfermagem, de modo a permitir a formação de auxiliares de enfermagem geral e de obstetria de grau elementar, enfermeiras e obstetristas de grau médio, enfermeiras e obstetristas de grau superior, para funções de direção e de magistério, atendendo-se, assim, de forma plena à preparação de um contingente considerável de enfermeiras obstétricas e de auxiliares de obstetristas capazes de atender às necessidades nacionais.

São estas as razões que me levaram a negar sanção ao presente projeto, as quais ora submeto à elevada

apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Rio de Janeiro, em 23 de novembro de 1956. — *Juscelino Kubitschek*.

PROJETO VETADO

Institui o ensino de obstetria, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica instituído, com o objetivo específico de assistência obstétrica, o ensino de obstetria que compreende 2 (dois) cursos ordinários com a duração de 18 (dezoito) e 36 (trinta e seis) meses respectivamente:

- a) curso de auxiliar de obstetria;
- b) curso de obstetria.

Art. 2.º Para a matrícula em qualquer dos cursos, a candidata apresentará:

- a) certidão de registro civil, que prove a idade mínima de 18 (dezoito) anos e máxima de 38 (trinta e oito);
- b) atestado de sanidade física, mental e de vacinação;
- c) atestado de idoneidade moral.

Art. 3.º Para a matrícula no curso de auxiliar de obstetria, exigirá-se uma das seguintes provas:

- a) certidão de conclusão de curso primário, oficial ou reconhecido;
- b) certificado de aprovação no exame de admissão ao 1.º ano ginasial em curso oficial ou reconhecido;
- c) certificado de aprovação em exame de admissão ao curso de auxiliar de obstetria.

Parágrafo único. O exame de admissão que será prestado perante a própria escola, constará de provas sobre noções de português, aritmética, geografia e história do Brasil.

Art. 4.º Para a matrícula no curso de obstetria será exigido, além dos documentos mencionados no art. 2.º, o certificado de conclusão do primeiro ciclo do curso secundário, ou equivalente, segundo a legislação em vigor.

Art. 5.º Além dos cursos ordinários, haverá cursos de especialização, post-graduação, para cuja matrícula se exigirá, além do diploma de obstetria, o certificado de conclusão do 2.º ciclo do curso secundário, ou de curso equivalente.

Art. 6.º Verificado o excesso de candidatos sobre o limite de matrículas iniciais em qualquer curso, serão todos submetidos a concurso de seleção, elaborado pelo órgão competente do Ministério da Educação e Cultura.

Art. 7.º O regulamento da presente lei, que deverá ser baixado pelo Poder Executivo dentro em 90 (noventa) dias, disporá sobre o regime escolar, as condições de promoção e graduação, o currículo de cada curso, inclusive os de post-graduação, e as cadeiras privativas de médicos e obstetristas.

Art. 8.º A aluna que houver concluído o curso de auxiliar de obstetria será conferido o certificado de auxiliar de obstetria; a que houver concluído o curso de obstetria será conferido o diploma de obstetrista; receberá o respectivo certificado de especialização a que houver concluído qualquer curso de post-graduação.

Art. 9.º Qualquer dos cursos de que trata a presente lei só poderá funcionar em maternidade devidamente aparelhada ou nas clínicas obstétricas das escolas de medicina oficiais, reconhecidas ou equiparadas, sob a direção de obstetrista e supervisionada por médico.

Parágrafo único. A partir de 1960, a direção dos cursos só poderá ser confiada à obstetrista portadora de certificado de curso de post-graduação, bem como o exercício, das cadeiras privativas de médico, sendo assegurado o direito às profissionais que já estiverem em exercício e devidamente registradas na repartição competente.

Art. 10. Para que qualquer dos cursos de que trata esta lei entre a funcionar, é indispensável autorização prévia do Governo Federal.

Parágrafo único. A Diretoria do Ensino Superior do Ministério da Educação e Cultura promoverá as verificações que, reunidas em relatório, serão submetidas, com parecer, ao Ministro da Educação e Cultura, o qual expedirá portaria de autorização para funcionamento, válida pelo período de 2 (dois) anos.

Art. 11. Decorrido o primeiro ano letivo, o estabelecimento será obrigado a requerer, dentro em 60 (sessenta) dias, o reconhecimento do curso sob pena de ser cassada a autorização.

Art. 12. Quando o aconselharem razões de natureza didática ou de interesse público, o Conselho Nacional de Educação poderá propor a prorrogação da autorização por um ano letivo. Cabe-lhe, ainda, decidir na forma da lei sobre a transferência de alunas regularmente matriculadas, quando negado o reconhecimento do curso.

Art. 13. A concessão de reconhecimento de curso far-se-á mediante decreto do Presidente da República, sendo indispensável prévio parecer favorável do Conselho Nacional de Educação.

Art. 14. Os atuais cursos de enfermagem obstétrica e os existentes até 1952, com a duração de 2 (dois) anos de acordo com o Decreto número 20.865, de 28 de dezembro de 1931, anexos às cátedras de Clínica Obstétrica das Faculdades de Medicina, ficam autorizadas a funcionar sob a denominação de curso de obstetria, desde que requeiram seu reconhecimento dentro do prazo de 120 (cento e vinte) dias, a partir da data da publicação desta lei e se adaptem às novas exigências legais.

Parágrafo único. As ex-alunas tituladas pelos cursos referidos neste artigo poderão requerer apostila de seus títulos sob a denominação de obstetrista; e as mais profissionais que tenham frequentado cursos regulares de enfermagem obstétrica, que não se enquadram neste artigo, terão seus títulos apostilados sob a denominação de auxiliar de obstetrista, sendo-lhes facultado, para isso, o prazo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da data da publicação desta lei.

Art. 15. Os estabelecimentos que forem autorizados a manter qualquer dos cursos previstos nesta lei serão fiscalizados pelo Ministério da Educação e Cultura, sem quaisquer ônus para as escolas.

Parágrafo único. Até 1958, a fiscalização dos cursos será feita por inspetores itinerantes contratados e subordinados à Diretoria do Ensino Superior do Ministério da Educação e Cultura.

Art. 16. A partir de 1950, instalado o órgão próprio no Ministério da Educação e Cultura, a fiscalização far-se-á por inspetores admitidos após prova de habilitação em concurso, sendo exigida a apresentação do diploma de obstetrista conferido por escola oficial, reconhecida ou equiparada.

Art. 17. A partir de 1959, só as profissionais portadoras de diploma de obstetrista poderão ser contratadas para a direção dos serviços de assistência obstétrica das instituições públicas ou privadas, exceto daquelas que pela sua natureza devam ser executados por médico.

Art. 18. Em cada centro universitário ou sede de Faculdade de Medicina, deverão ser criados os cursos de que trata o art. 1.º desta lei.

Art. 19. O Poder Executivo subvencionará todos os cursos de obstetria que vierem a ser fundados no País e diligenciará no sentido de ampliar porventura o amparo já concedido aos cursos existentes.

Art. 20. Fica revogado o artigo 22 da Lei n.º 775, de 6 de agosto de

1949, e qualquer disposições em contrário.

Art. 21. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

SÃO LIDOS E VÃO A IMPRIMIR OS SEGUINTE PARECERES.

Parecer n. 1.283, de 1956

Comissão de Finanças, sobre o Projeto de Lei da Câmara número 344 de 1956, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de Cr\$ 150.000.000,00 destinado a atender às despesas resultantes de várias obras, serviços e trabalhos de qualquer natureza contratados pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais.

Relator: Senador Othon Mäder.

O Projeto de Lei da Câmara, número 344 de 1956, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de Cr\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões) destinado a atender às despesas resultantes de várias obras, serviços e trabalhos de qualquer natureza contratados pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais.

O pedido desse crédito é originário de Mensagem do Sr. Presidente da República (3-8-56, n.º 383-56), baseado na Exposição de Motivos do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas (n.º 520, de 23-7-56), na qual é plenamente justificado o pedido, cujo total interessa diretamente a muitos Estados. Grande parte deste crédito não representa, a rigor, um aumento de despesa, porquanto resulta do "plano de economia" no montante de Cr\$ 65.000.000,00. Os serviços que devem ser custeados por este crédito já foram, na maior parte, executados e os pagamentos não efetuados. A Exposição 12 Motivos do Sr. Ministro da Viação, bem como a carta que o Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais dirigiu ao Sr. Deputado Saturnino Braga, Relator da matéria na Câmara Federal, esclareceu perfeitamente a necessidade de aprovação do projeto.

Somos, assim, pela aprovação. Sala das Comissões, em 24 de novembro de 1956. — *Alvaro Adolfo*, Presidente. — *Othon Mäder*, Relator. — *Daniel Krieger* — *Lino de Matos* — *Paulo Fernandes* — *Gáscar Veloso* — *Nogueira Filho* — *Ary Vianna* — *Sylvio Curvo*.

Pareceres ns. 1.284, 1.285, e 1.286, de 1956

N.º 1.284, de 1956

Da Comissão de Economia, sobre o Projeto de Lei da Câmara número 346, de 1956, que altera a legislação do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e dá outras providências. Relator: Sr. Remy Archer.

O projeto em estudo diz respeito, principalmente, à política tributária do País, no campo dos impostos aduaneiros e de consumo, e dos programas governamentais pertinentes a petróleo, estradas de rodagem e ferrovias, já que os recursos oriundos de imposto sobre combustíveis e lubrificantes líquidos se destinam, tradicionalmente, a fazer face aos encargos oficiais no setor dos transportes terrestres.

De fato, até 1952, a vinculação do tributo cingia-se às obras rodoviárias, desde que ele foi instituído, em 1940. Iniciou-se a vinculação de parte dele (25%) ao programa oficial do petróleo em 1953, com o advento da "Petrobrás". O projeto reduz essa vinculação a 15% e institui uma outra, de 10%, para o programa de reaparelha-

mento e expansão da rede ferroviária nacional, mantendo a de 75% para as rodovias.

Não cabe a esta Comissão verificar se os quantitativos destinados a cada um desses setores de atividade do Estado foi estabelecido em bases adequadas, visto como as necessidades totais de investimentos, para qualquer deles, ultrapassaria as possibilidades de arrecadação. Em verdade, quer para petróleo, quer para ferrovias, estão previstas aplicações de recursos financeiros de outras origens, como lucros a obter na indústria do refino e empréstimos, comerciais ou bancários, para cobertura de importações. Quanto às estradas de rodagem, os orçamentos da União e dos Estados continuarão a consignar vultosas dotações para a expansão, a conservação e o revestimento da rede. As necessidades de investimentos em meios de transporte ultrapassam, de fato, as possibilidades de sua mobilização e aplicação racionais, como bem o tem assinalado a Comissão competente do Senado.

Assim, o projeto visa a prover parte dos recursos de que o Poder Público carece para enfrentar os problemas peculiares aos transportes terrestres. Temos ciência de que proposição semelhante está em estudo na Câmara, para obtenção de recursos destinados aos transportes marítimos, fluviais e lacustres e à construção naval.

Pelo projeto em estudo (art. 2.º), o imposto único é reajustado para eliminar, em parte, os efeitos da inflação, que o vinha erodindo. O reajustamento se faz em bases *ad valorem*, de forma a manter estabilizada, a partir de 1959, a incidência da tributação, qualquer que seja a flutuação do poder aquisitivo da moeda. Prevê-se um período de dois anos para a transição entre os níveis atuais do tributo e os propostos inicialmente pelo Executivo; é uma inovação da Câmara.

Com a incorporação de parte dos ágio ao tributo (art. 2.º, § 2.º), os efeitos da nova incidência sobre os preços se atenuará consideravelmente, resultando menos de 10% de aumento, no caso da gasolina, consumida por cerca de 92% dos caminhões que trafegam no País. As repercussões do reajustamento no custo dos transportes rodoviários é, assim, de pequena significação.

Quanto aos demais derivados do petróleo, que vêm gozando de câmbio privilegiado para importação, o reajustamento do tributo, simultaneamente com a adoção de câmbio único para combustíveis e lubrificantes, acarretará considerável aumento de preços, atendendo pelo projeto mediante implantação escalonada, por três anos, das novas incidências. Nesse ponto, a proposição do Executivo visa a reduzir a atual distorção de preços, que vem fomentando a fraude (mistura de derivados de baixo preço, resultante da subvenção cambial, com as de preços mais elevados) e que está prejudicando a expansão equilibrada da indústria nacional de refino do petróleo (produção excessiva de gasolinas em prejuízo da de Diesel e que-óleos).

Dessa forma, além dos resultados puramente fiscais, a que o projeto visa, efeitos de natureza econômica da maior significação serão obtidos, com o reajustamento dos preços dos derivados do petróleo que o País consome. Elevando-se os preços dos produtos cambialmente subvencionados, a indústria do petróleo poderá desenvolver-se em bases realísticas.

Por outro lado, os recursos fiscais a obter destinam-se a investimentos e não ao custeio de despesas correntes. Expansão acelerada da indústria nacional do petróleo: pavimentação de rodovias de tráfego denso; reaparelhamento ferroviário — são programas de feitos econômicos decisivos para o País, inclusive no combate à

inflação. De fato: poupando-se divisas no abastecimento nacional dos derivados do petróleo, o cruzeiro se fortalece externamente, barateando as importações de outros produtos estrangeiros; pavimentando-se estradas de rodagem, reduzem-se os custos do transporte e caem os fretes rodoviários; modernizando-se as estradas de ferro, aumenta-se o transporte de grandes massas de mercadorias, acelerando-se as trocas internas e restabelecendo-se a concorrência no mercado.

Os resultados econômicos da execução do projeto, uma vez transformado em lei, são, portanto de molde a anular os efeitos imediatos da alta dos preços, que a nova tributação acarretará, fatalmente, conquanto em base mínimas.

Com esses fundamentos e tendo em vista que a demora em se adotarem as medidas propostas pelo Executivo teria consequências prejudiciais ao País, somos pela aceitação do projeto, tal como formulado pela Câmara.

Sala das Comissões, em 26 de novembro de 1956. — *Fernandes Távora*, Presidente (vencido). — *Remy Archer*, Relator. — *Luiz Teixeira*. — *Sá Tinoco*.

PARECER

N.º 1.285, DE 1956

Da Comissão de Transportes, Comunicações, e Obras Públicas, sobre o Projeto de Lei da Câmara, n.º 346, de 1956.

(Relator: Sr. Gaspar Veloso).

Em Mensagem de 9 de agosto do corrente ano, o Presidente da República fundamentou pormenorizadamente o projeto de lei de que nos ocuparemos, uma das mais importantes proposições do atual Governo, no que concerne ao aperfeiçoamento e à expansão dos transportes nacionais. Trata-se de reajustar as incidências do imposto único sobre derivados do petróleo, fixadas pela lei n.º 1.749, de 1952, e de regular a aplicação dos recursos a obter, de forma mais consentânea com as atuais e próximas necessidades do País.

Quer as bases do reajustamento do tributo, tradicionalmente vinculado ao aperfeiçoamento e à expansão dos meios de transporte nacionais, quer a justificação dos novos critérios, que o projeto sugere, para a aplicação dos recursos que ele proporcionará, estão exaustivamente expostos numa Memória Técnica do Conselho do Desenvolvimento, divulgada desde junho. O Grupo de Trabalho que se incumbiu desse estudo, sob a presidência do secretário geral do Conselho, eng.º Lucas Lopes, foi integrado pelos técnicos: economista Roberto de Oliveira Campos, superintendente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico; engenheiro Luís Simões Lopes, presidente da Fundação Getúlio Vargas; engenheiro Edmundo Régis Bittencourt, diretor geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem; economista Heitor Lima Rocha, chefe da Assessoria Econômica da "Petrobrás"; dr. Emerson Nunes Coelho, diretor da Divisão Econômica do Conselho Nacional do Departamento Econômico da Superintendência da Moeda e do Crédito; dr. José Luís Bulhões Pedreira, chefe dos Serviços Jurídicos do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico; engenheiro Jacinto Xavier Martins Jr., do Departamento de Análise de Projetos, setor ferroviário, do mesmo Banco. A coordenação da pesquisa ficou a cargo do engenheiro Plínio dos Reis, Cantanhede, ex-presidente do Conselho Nacional do Petróleo, então integrante do corpo técnico do Banco do Desenvolvimento.

Antes de enviada ao Congresso a proposição sugerida por esse Grupo de Trabalho, a matéria sofreu a crítica do Ministério da Viação e Obras

Públicas, sob a orientação direta do seu titular, o comandante Lúcio Meira, resultando algumas alterações no projeto de lei original.

Na Câmara, pronunciou-se sobre a matéria as Comissões de Constituição e Justiça, Transportes e Obras Públicas, Economia, e Finanças. Esta última Comissão debateu longamente a proposição do Executivo, ouvindo, em várias sessões, o presidente da Comissão Federal de Abastecimento e Preços, cel. Frederico Rebelo Minello, o presidente do Conselho Nacional do Petróleo, cel. Mário Poppe de Figueiredo, o diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, eng.º Edmundo Régis Bittencourt, e o secretário geral do Conselho do Desenvolvimento, engenheiro Lucas Lopes. Os resultados desses debates e dos travados no Plenário da Câmara foram consubstanciados em algumas poucas emendas ao projeto oriundo do Executivo.

Após cerca de quatro meses de estudo da matéria, na Câmara dos Deputados, a proposição vem a esta Casa do Congresso para que ela se pronuncie sob o seguinte dilema: ou patrocina as conclusões da Câmara, adotando o projeto para que ele se transforme em lei a vigorar no próximo exercício financeiro, ou realizará, também, os estudos que um assunto de tal magnitude reclamaria, retardando-se por um ano a execução do programa governamental a ser custeado pelo tributo a reajustar. Tal como em relação à matéria orçamentária, a outra Casa do Congresso parece, neste caso, ter-se orientado no sentido de impedir que a Câmara Revisora preencha a sua função, numa atitude danosa ao trabalho legislativo, que não pode passar, sem reparos. Na luta política que se trava entre os Senadores e Deputados, como que está subentendido confiaram eles na longanimidade dos Senadores, para que os interesses nacionais fiquem sempre resguardados, graças aos esforços envidados nesta Casa no sentido, de se ultimarem em tempo hábil as leis reclamadas pelo País.

II

Deixando aqui registrado o nosso protesto contra essa orientação desastenciosa da Câmara para com o Senado, em casos da maior significação para o País, como o ora sob exame, procuraremos pronunciar-nos de forma a habilitar os nobres companheiros de Comissão em plena consciência, emitirem parecer sobre o projeto, não obstante a exiguidade do prazo que nos deixaram os Senhores Deputados.

O projeto em causa tem objetivos essencialmente financeiros, já que se destina a prover recursos à União, aos Estados e ao Distrito Federal, e aos Municípios, para que o Poder Público, nas três órbitas de governo, se habilite financeiramente a realizar obras e serviços no setor dos transportes terrestres. Dessa forma, o pronunciamento da Comissão de Finanças sobre as características da reforma de tributação proposta pelo Executivo, bem como sobre as repercussões do reajustamento tributário da vida econômica do País, deve constituir o elemento essencial para a adoção, ou não, do projeto. Nesta Comissão, o que interessa apreciar principalmente é o significado dos empreendimentos que o Governo Federal programou, para serem executados a contados recursos oriundos do tributo a reajustar, conquanto não seja fora de propósito nos determos sobre os efeitos desse próprio reajustamento no custo dos transportes, já que o imposto único incide sobre os combustíveis líquidos e nos lubrificantes consumidos eu auto-veículos.

Sabem os nobres companheiros de trabalho que a unificação dos impostos sobre combustíveis e lubrificantes

líquidos processou-se no início da II Guerra Mundial, portanto na vigência da Carta Constitucional de 1937. A Constituição de 1946, no seu art. 15, manteve o imposto único. Desde a sua instituição até a vigência da lei que autorizou a criação da "Petrobrás", o imposto único ficou vinculado exclusivamente, conforme a legislação ordinária, às obras e serviços de construção, conservação e aperfeiçoamento de rodovias. Pelas leis ns. 1.749, de 1952, e 2.034, de 1953, alterou-se essa vinculação exclusiva, destinando-se a 25% da arrecadação ao custeio de parte do programa nacional do petróleo, cuja indústria, em virtude da última das leis citadas, foi erigida em monopólio do Estado.

Essa profunda mudança na política de aplicação dos recursos que o tributo proporcionava processou-se, a nós, parece-nos, conforme o espírito da Constituição de 1946, que deixou a cargo da lei ordinária fixar a destinação do imposto único. Sem nos comprometermos quanto à conveniência da orientação seguida para a solução do problema nacional do petróleo, parece-nos que, na tributação dos combustíveis líquidos dele derivados encontrase uma das fontes mais legítimas para o custeio do programa oficial peculiar a esse setor, pois sem combustíveis líquidos e lubrificantes o transporte rodoviário não pode realizar-se. Foi, aliás, sob esse fundamento que a legislação orgânica da "Petrobrás" reduziu a 75% a parcela do imposto destinado a estradas de rodagem, vinculando o restante à expansão da indústria estatal do petróleo.

A dupla vinculação assim estabelecida pela lei n.º 1.749, de 1952, processou-se simultaneamente com um reajustamento do tributo, já que a taxaço específica então vigente, desde 1946 havia sido reduzida, em termos reais, por efeito da inflação. Com o reajustamento de 1952, não obstante a vinculação de 25% ao petróleo, os recursos destinados a rodovias puderam ampliar-se ligeiramente, de forma a permitir o prosseguimento da execução dos programas de estradas de rodagem, quer da União, quer dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Acelerando-se o processo inflacionário, que não permitiu manter a paridade oficial do cruzeiro em relação às outras moedas, os recursos oriundos do imposto único entraram desde 1953 a perder poder de compra, em ritmo mais acentuado do que anteriormente, com efeitos altamente danosos, quer para a execução dos planos rodoviários, quer para a realização do programa oficial do petróleo. Simultaneamente, o avanço da indústria nacional do refino implica em reduzir o montante das arrecadações, em virtude da proteção aduaneira; o País poupa divisas, mas o imposto único diminui de importância, como fonte de recursos fiscais. Novo reajustamento do tributo, se impunha, portanto, e essa é a finalidade essencial do projeto proposto pelo Poder Executivo.

III

Na revisão proposta teve o Governo em vista não só eliminar a redução do tributo, resultante da queda do poder aquisitivo da moeda nacional — o que o projeto só realiza em parte — mas também conseguir que a taxaço se mantenha estabilizada, quer continue a diminuir, quer venha a aumentar o poder de compra do cruzeiro. Daí a taxaço *ad valorem*.

O projeto incorpora, ademais, o saldo dos ágio pagos na importação do petróleo e derivados, de maneira que os novos preços resultantes da execução da lei deixarão de refletir a totalidade do aumento da tributação, sendo atenuados pela absorção de parte das sobretaxas de câmbio. Essas sobretaxas serão, aliás, unificadas, eliminando-se as atuais distorções de preços, que implicam em subvenção cambial para uns produtos, em pre-

juízo de outros, com graves consequências para o abastecimento nacional dos derivados do petróleo. O câmbio único possibilitará a programação da indústria nacional do refino, com vistas ao suprimento do mercado consumidor de cada derivado, ao invés de simples obtenção de lucro industrial.

Assim, a modificação da política de tributação dos combustíveis líquidos e lubrificantes não se orientou, exclusivamente, no sentido fiscal, mas teve em vista objetivos mais amplos quais o de normalizar, simultaneamente, a expansão da indústria do petróleo, no País, e de possibilitar a estabilização do tributo em termos de poder aquisitivo, como garantia para o custeio dos empreendimentos vinculados à sua arrecadação. Esse o aspecto, aliás, que mais interessa à Comissão de Transportes e Obras Públicas, já que o imposto único se destina a fazer face aos dispêndios governamentais no setor de transporte terrestre.

Conforme esclarece a Mensagem do Executivo, o reinvestimento de lucros da "Petrobrás" (estimado em cerca de Cr\$ 10 bilhões até 1961) permite reduzir a vinculação da parcela do imposto único destinada a petróleo de 25 para 15%, de forma a cobrir os desfalques de recursos decorrentes da inflação, desde 1953 até agora, e a assegurar os novos investimentos estatais nesse setor. A vinculação de 15% é estabelecida até 31 de dezembro de 1961, para possibilitar ao futuro Governo o reexame da questão, no primeiro ano administrativo sob a sua responsabilidade.

Mantém o projeto a vinculação de 75% para os empreendimentos rodoviários, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, estimando-se que o montante da arrecadação vinculada ao setor bastará para a realização do programa respectivo, de que ante trataremos.

A diferença de 10% é inculcada, pelo projeto, ao programa de recuperação, reaparelhamento e expansão da rede ferroviária nacional, servindo de garantia aos financiamentos bancários que forem obtidos com a finalidade de apressar a execução do programa peculiar a esse setor dos transportes. Há aí, portanto, uma novidade, no projeto, e das mais salutares, pois não seria justificável que às ferrovias nacionais, tão desaparelhadas e a braços com a concorrência do transporte rodoviário, não se destinasse parte da arrecadação do imposto único reajustado em bases *ad valorem*. A situação das estradas de ferro do País, foi amplamente examinada por esta Casa do Congresso, no decorrer deste ano, ao se estudar o projeto de criação da Rede Ferroviária Federal, S. A., em fase final de tramitação.

Dessa forma, quer-nos parecer que a proposição do Executivo está formulada de maneira muito feliz, dotando de recursos os setores de transporte terrestre mais carentes de investimentos públicos. Essa impressão, obviamente, resulta de um exame geral de projeto sob estudo, visto como não seria possível aprofundar a análise da questão, sem dispêndio de mais tempo do que o que nos reservaram os Senhores Deputados.

Vejam os quais os objetivos a alcançar com os recursos financeiros que o projeto proporcionará. Nos termos da legislação vigente (Lei n.º 1.749, de 1952), que o projeto confirma, 40% da arrecadação do imposto único pertencem à União; 48%, aos Estados e Distrito Federal; e 12%, aos Municípios. Antes da aprovação pela Câmara, de algumas emendas que implicam em redução da receita, estimou-se que esta alcançaria cerca de Cr\$ 12.220 mil no próximo exercício, contra a previsão de Cr\$ 5.250 mil, conforme a legislação vigente. O aumento seria, portanto, da ordem de Cr\$ 7 bilhões, em proveito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Espera-se, naturalmente, que a receita anual cresça, com a expansão

do consumo derivados do petróleo. Além disso, a execução dos programas lançados pelo Governo, no setor dos transportes, será custeada, em parte, com recursos orçamentários e antecipada graças ao crédito, interno e externo.

No caso específico do petróleo, além dos recursos fiscais e do crédito comercial, a "Petrobrás" reinvestirá os lucros que obtiver, programando investimentos totais da ordem de Cr\$ 35 bilhões para o período de 1957 a 1961. As metas a alcançar resumem-se em produzir pelo menos 120.000 barris diários de petróleo, ou cerca de 40% do consumo nacional ao final do período; ampliar a indústria nacional do refino de forma, a, praticamente, suprir o mercado nacional dos derivados do petróleo que consome; expandir a frota de petroleiros de cerca de 200.000 t DW, para garantir o suprimento quer pela cabotagem, quer por importações de óleo cru.

Quanto ao programa rodoviário, o programa compreende a expansão ou o melhoramento da rede federal, com mais 10,5 mil km. de estradas de primeira classe, além da pavimentação de perto de 4.000 km. dos trechos de tráfego mais denso. O projeto dispõe sobre os critérios de prioridade para as obras de pavimentação e prevê construção ou melhoramento de estradas de rodagem destinadas a substituir os trechos ferroviários anti-econômicos cujo levantamento foi autorizado pelo Poder Legislativo. Além disso, as Unidades da Federação e os Municípios ficarão habilitados, com os 60W dos recursos oriundos do tributo que lhes pertence, a levar a efeito os seus programas rodoviários articulados com o programa federal, nos termos da legislação peculiar ao assunto.

As metas ferroviárias compreendem a melhoria da vida permanente, a recuperação e a expansão do parque de tração e de vagões e a construção de mais cerca de 1.500 km. de linhas novas, a serem entregues ao tráfego até 1.960, simultaneamente com o levantamento dos trilhos dos ramais anti-econômicos.

Quer em relação ao petróleo, quer quanto às ferrovias, o projeto dispõe sobre a maneira de articular a ação do Governo Federal com a dos Estados, Distrito Federal e Municípios, através, respectivamente, do Petróleo Brasileiro, S. A., e da Rede Ferroviária Federal, S. A. São empreendimentos de interesse comum às três orbitas do Governo e a conjugação de esforços, em empresas públicas, parece a mais adequada, como, aliás, já prevê a legislação peculiar a cada uma das mencionadas empresas.

Os pormenores das medidas que o projeto prevê ou subentende poderão ser investigados, obviamente, pelos demais membros desta Comissão, tanto na documentação oferecida pelo Executivo, como na coligida pela Câmara e na audiência de técnicos postos à disposição do Senado para esse fim.

VI

Justifica-se plenamente, dessa maneira, a aceitação do projeto oriundo do Executivo, modificado pela Câmara dos Deputados.

As modificações essenciais, introduzidas na proposição governamental pela outra Casa do Congresso consistem:

a) no escalonamento, de 1957 a 1959, da entrada em vigor da taxa *ad valorem* proposta, de forma a atenuar a elevação dos preços da gasolina de aviação, do querosene e dos óleos Diesel e combustível;

b) na isenção do tributo que incide sobre o querosene e os óleos Diesel e combustível, quando consumidos no setor rural, ficando a cargo do Conselho Nacional do Petróleo adotar as providências necessárias à efetivação dessa norma legal;

c) na autorização legislativa para o levantamento de trilhos dos ramais ferroviários anti-econômicos, conquanto fique sob a responsabilidade do Executivo a suspensão do tráfego nesses ramais, se não houver empresa idônea que se incumba de explorá-lo e desde que o transporte de passageiros e carga esteja assegurado, por estrada de rodagem;

O projeto poderia, por certo, receber outros aperfeiçoamentos, nesta Casa do Congresso se não tivéssemos de optar entre um estudo mais acurado da matéria e o retardamento, por um ano, da atualização do tributo. Estou convencido, porém, de que o projeto, como formulado pela Câmara, preencherá a função que dele se espera; e opto pela sua transformação imediata em lei, para que o Executivo possa realizar o seu programa.

Ao pronunciar-se dessa forma, entretanto, não quero deixar de protestar, mais uma vez, contra a atitude da Câmara dos Deputados, que vem colocando sempre o Senado em posição difícil para o cumprimento da sua função legislativa.

Sou pela aprovação do projeto, sem modificações.

Sala das Comissões, em 26 de novembro de 1956. — *Novas Filho*, Presidente. — *Gaspar Velloso*, Relator. — *Neves da Rocha*. — *Coimbra Bueno*.

PARECER

N.º 1.286, de 1956

Da Comissão de Finanças, sobre o projeto de Lei n.º 346, de 1956.

Relator: Sr. Paulo Fernandes.

O projeto altera a legislação do imposto sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos, bem como o sistema de sobretaxas cambiais vigente para o pagamento das importações de petróleo e seus derivados, visando os seguintes objetivos:

1) levantamento de recursos adicionais para atender às metas de investimentos nos setores rodoviários e ferroviários e para permitir a expansão da indústria nacional do petróleo;

2) correção das distorções originadas pela disparidade de taxas cambiais e pela inadequada incidência tributária; e

3) estabelecimento de uma adequada proteção fiscal à indústria nacional do petróleo.

O programa a ser realizado pelo Governo nos setores de transportes terrestres e da indústria do petróleo no quinquênio 1956 a 1960 prevê investimentos da ordem de 88,7 bilhão de cruzeiros, assim distribuídos:

Cr\$ bilhão

a) Transportes terrestres:		
Programa rodoviário federal	26,0	
Programa ferroviário federal	28,4	54,4
b) Indústria do petróleo:		
Programa de atualização e expansão		34,3
Total		88,7

Na base da legislação atual os recursos a serem destinados ao programa acima montam a apenas 54,0 bilhões de cruzeiros, assim distribuídos:

Cr\$ bilhões

a) Transportes terrestres:		
Previsão de verbas no Orçamento da União:		
Programa rodoviário	9,2	
Programa ferroviário	15,2	24,4
Imposto único — cota do DNER	7,3	
Financiamento a cargo do BNDE	7,0	38,7
b) Indústria do petróleo:		
Contribuição da União	3,0	
Contribuição dos Estados e Municípios	1,3	
Contribuições particulares	1,0	
Reinversão de saldos	10,0	15,3
Total		54,0

Em face desses números verifica-se que o Governo para realizar os empreendimentos programados, necessita recursos adicionais da ordem de 35 bilhões de cruzeiros, assim distribuídos:

Cr\$ bilhões

a) Transportes terrestres	+ 15,7
b) Indústria do petróleo	+ 19,0
Total	+ 34,7

Como fontes desses recursos o Governo propõe alterar a tributação do imposto único, transformando sua incidência em *ad valorem*, e restabelecer os níveis de incidência vigentes em 1952, por ocasião da aprovação da Lei n.º 1.749, que ora se altera.

A escolha dessa fonte de recursos para o financiamento dos programas mencionados, parece-nos perfeitamente adequada. Não seria possível esperar-se que, através de verbas orçamentárias normais, aumentando ainda mais os "deficits" existentes, pudesse o Governo realizar programa de tamanha envergadura. Além disso, os efeitos inflacionários pelo aumento dos "deficits" orçamentários seriam violentos e de repercussões imprevisíveis. A solução encontrada, antes pelo contrário, permitirá certo alívio, de alguns itens do orçamento de despesa, com a exclusão das verbas destinadas a investimentos rodoviários e ferroviários, o que contribuirá para aliviar os "deficits" previstos.

Acresce notar que já há impunha uma revisão desse tributo, quanto mais não seja para recuperação de sua rentabilidade deteriorada violentamente pela alta geral de preços desde 1952, época em que se operou a última reforma desse tributo.

Para exemplificar basta citar os níveis de incidência do imposto único sobre a gasolina em 1953 e atualmente:

	1953	1956
Preço CIF — Cr\$ litro	0,56	2,65
Imposto sobre o produto importado:		
Absoluto — Cr\$ litro	1,02	1,02
Percentual	180%	38%

Pelos números expostos verifica-se que em 1953 o imposto único sobre a gasolina correspondia a 180% do seu preço CIF, e atualmente, corres-

ponde apenas a 38%. O projeto o fixa em 150%, nível mais suave do que o vigente em 1953.

O poder aquisitivo dos recursos oriundos do imposto único vem caindo fortemente nos últimos anos, uma vez que o sistema de taxaço específico não permite o seu reajustamento automático às variações dos preços. Pela tabela abaixo, onde se relaciona pelo índice geral de preços publicado, mensalmente, pela revista "Conjuntura Econômica" os montantes arrecadados, verifica-se que os 3,1 bilhões de cruzeiros arrecadados em 1956, para o Fundo Rodoviário Nacional têm poder de compra inferior aos 1,4 bilhões arrecadados em 1950.

Cr\$ bilhões

Anos	Arrecadação do im- posto único		Índice de preços	Poder de compra dos montantes arrecadados	
	Fundo rodoviário	Petrobrás		Fundo rodoviário	Petrobrás
1950	1.441	—	67	2.151	—
1951	1.800	—	79	2.278	—
1952	2.167	29	87	2.491	—
1953	3.063	1.004	100	3.063	1.004
1954	3.142	1.066	127	2.474	839
1955	2.818	924	147	1.917	629
1956	3.120	1.040	170	1.835	612
Período:					
1953/56	12.143	4.034	131	9.289	3.084

Essa erosão dos recursos, e o aumento das redes rodoviárias, federal, estaduais e municipais, diminuirão ano a ano o poder de compra do Fundo Rodoviário Nacional, que em breve só terá dinheiro para conservar as redes existentes, não podendo construir sequer um quilômetro de estrada novo.

O programa do petróleo também sofreu apreciável redução do valor real dos recursos originalmente previstos.

Os recursos que a lei destinou à Petrobrás para financiamento de seus planos iniciais sofreu perda de cerca de 30% em dois anos e meio, o que afetará forçosamente a continuidade dos programas gerais previstos na Lei n.º 2.004, de 3-10-53 que autorizou a constituição daquela empresa.

O projeto alterando o sistema de taxas específicas para ad valorem, garante para o futuro uma perfeita correspondência entre o nível de preços dos derivados do petróleo tributados e a receita do imposto único, o que assegurará continuidade nos programas de investimentos públicos a ela vinculados.

O aumento dos preços decorrentes dos novos níveis de tributação será, no ano de 1949, o constante quadro abaixo:

PRODUTOS	Preço vigente Cr\$/l	Preço proposto	Aumento%
Gasolina comum	4,96	5,39	8,7
Querosene	3,01	4,28	41,5
Óleo Diesel	1,53	3,21	109,8
Óleo combustível	0,83	1,78	114,5
Gasolina p/avição	3,84	5,49	43,0
Gás liquefeito	4,78	8,10	69,5
Lubrificantes	36,13	44,77	48,6

Com o resultado de emendas introduzidas pela Câmara, as novas taxas para a gasolina de aviação, querosene, óleo Diesel, e óleo combustível, serão elevadas gradativamente, nos anos de 1957 e 1958 para atingirem em 1959 os níveis previstos no projeto do executivo. Tal processo torna mais suave o reajustamento dos preços desses produtos, mais atingidos pela nova tributação que visa também corrigir as distorções dos mesmos em face dos índices técnicos de produção da indústria do refino.

Segundo os cálculos elaborados pela equipe de técnicos que estudou o assunto, as consequências das novas taxas para o imposto único sobre o

valor da produção industrial e sobre o custo de operação dos transportes serão os seguintes:

1. Indústria	0,7
Minerais não metálicos	5,1
Papel e papelão	2,1
Química e farmacêutica	1,3
Texteis	0,5
Metalúrgica	0,9
Produtos alimentares	0,3
2. Transportes	
Aéreo	8,7
Marítimo	5,7

Ainda em função dos mesmos cálculos estima-se que o aumento do custo de vida no Distrito Federal, como decorrência do aumento dos preços dos produtos do petróleo, serão inferior a 1%, assim mesmo transitóriamente, uma vez que a melhoria dos transportes tenderá a reduzir o custo de vida em termos reais.

Num clima de contenção monetária e creditícia, não é de se esperar repercussões do aumento daqueles preços no custo da vida, e isto porque os recursos auferidos pelo aumento de tributação serão aplicados pelo Governo em programas inadiáveis de investimentos, contribuindo também, como já mencionado antes, para aliviar o Orçamento Federal, que terá o seu déficit reduzido.

Não obstante, as repercussões sobre os preços poderiam ser bem menores não fosse a distorção existente nos preços dos derivados do petróleo, em relação à estrutura técnica de produção, e aos preços do mercado internacional refletidos nos custos CIF. A concessão dessa distorção se torna inadiável em face dos efeitos negativos que vem tendo sobre nossa economia.

O subsídio imediato concedido a outros derivados — Querosene, óleo Diesel, óleo combustível, gás liquefeito — vem estimulando de forma acentuada o consumo de mesmos em detrimento de outras fontes de energia, gerando efeitos adversos ou no balanço de pagamentos do País, ou no rendimento econômico das refinarias, ou em outros.

Para se ter uma idéia da disparidade de estrutura de preços em relação à internacional, basta fazer-se uma comparação desses tomados em relação ao preço da gasolina:

Produtos	Relação dos sus- tos cam- biais vi- gentes	Relação dos preços internaci- onais CIF: Cr\$ 1,00 US\$ 55,00	Relação dos preços de venda do consu- midor	
			Atual	Pelo projeto após 1959
Gasolina Comum	100	100	100	100
Gás liquefeito	38	198	96	150
Gasolina de aviação ..	49	154	77	102
Querosene	61	93	61	79
Óleo Diesel	38	92	31	60
Óleo combustível	38	58	17	33
Óleos lubrificantes	61	427	607	600

As disparidades apontadas decorrem sobretudo do tratamento cambial a cada um dos produtos. A primeira coluna nos apresenta a distorção das taxas cambiais.

Em valor absoluto o custo de câmbio atual para os diferentes produtos é o relacionado no quadro abaixo, ocasionando, deste modo, a distorção dos preços ao consumidor, preços estes em completa disparidade com a relação de preços internacionais nos diferentes produtos.

PRODUTOS	Custo efetivo do câmbio Cr\$/US\$
Óleo Diesel	
Óleo Combustível	
Gás liquefeito	33,82
Gás oil	
Gasolina de Aviação	43,82
Signal Oil	
Petróleo bruto	
Querosene	53,82
Lubrificante	
Gasolina Comum	88,82

Além desse poderoso fator de distorção, as taxas específicas do imposto único, favorecendo ainda mais os produtos subvencionados pelo custo de câmbio, mais agravam a distorção aumentando a disparidade na estrutura dos preços internos, em relação ao internacional.

O projeto estabelece o princípio de uma taxa de custo cambial única para todos os produtos de petróleo, neutralizando assim o efeito distoritivo das atuais taxas cambiais sobre os preços internos. Dessa forma, a estrutura dos preços internos passará a refletir a dos internacionais alterados pelos níveis de tributação *ad valorem* fixados no projeto e os custos de distribuição interna de cada produto, ficando assim mais concentrada com a estrutura de produção das refinarias.

Para que esta Comissão possa bem analisar os efeitos de reajustamento das taxas cambiais e das taxas do imposto único sobre o aumento dos preços dos produtos, apresentamos os dados abaixo:

PRODUTOS	Preço Atual Cr\$/l	Preço Resultante Cr\$/l	Aumento do preço decorrente do Projeto Cr\$/l		
			Total	Reajustamento Cambial	Reajustamento Imposto após 1959
Gasolina comum	4,96	5,39	0,43	1,01	1,44
Gasolina de aviação	3,84	5,49	1,65	0,50	1,15
Gás liquefeito	4,78	8,10	1,32	8,24	3,08
Querosene	3,01	4,26	1,25	0,22	1,23
Óleo diesel	1,53	3,21	1,68	0,59	1,09
Óleo combustível	0,83	1,78	0,95	0,37	0,58

Os aumentos de preços dos produtos, mais atingidos pela nova tributação, entretanto, não entrarão em vigor imediatamente. Conforme já foi salientado, o projeto estabelece para os exercícios de 1957 e 1958 taxas crescentes, até atingir-se, em 1959, os níveis constantes do quadro acima. Os produtos beneficiados com essa fase de transição são: a gasolina de aviação, o querosene, o óleo Diesel e o óleo combustível.

O projeto estabelece ainda, em relação à produção nacional de derivados uma redução do imposto devido, visando a estabelecer a indispensável proteção aduaneira à indústria do refino nacional. As margens de proteção propostas são as seguintes:

25%:
Gás liquefeito.
Gasolina de aviação.
Gasolina comum.
Gasolina "Premium".
50%:
Querosene.
Óleo Diesel.
Óleo combustível.
Óleos lubrificantes
10% durante 5 anos — 75% posteriormente;
Óleos lubrificantes obtidos pelo regeneração de óleo usado.

Com esse dispositivo pretende o projeto dar ao imposto único função nitidamente de caráter econômico, além da função puramente fiscal das taxas hoje vigentes.

A virtual inexistência da produção nacional de derivados na época em que foram elaboradas as atuais taxas levaram o legislador a preocupar-se sobre tudo com a rentabilidade da arrecadação do tributo, sem cuidar especificamente da sua função protecionista. Com a inauguração das refinarias nacionais, foram as taxas cambiais chamadas mais uma vez a suprir a lacuna da legislação fiscal.

Entretanto, tendo em vista que o projeto neutraliza os efeitos das taxas cambiais sobre os preços in-

ternos do óleo cru importado e de todos os derivados, torna-se indispensável chamar o imposto único a exercer a função protecionista normal às tarifas aduaneiras.

As margens propostas pelo projeto parecem bem razoáveis, muito menos severas mesmo, do que as previstas para as demais indústrias em projeto de reforma aduaneira em estudo no Congresso Nacional, onde se reconhece a necessidade de uma proteção mínima de 50%, variando em alguns casos até 150% "ad-valorem". Comparado com esses níveis de proteção mínima de 25% e máxima de 50% com exceção do lubrificante regenerado que terá 100% nos primeiros três anos e 75% posteriormente, prevista no projeto, parecem bem modestas, sobre tudo se tivermos em vista certos aspectos técnicos que contribuem para os elevados riscos inerentes à indústria do petróleo.

Além desses aspectos cabe acrescentar que o Conselho Nacional do Petróleo, poderá ao fixar os preços dos derivados do petróleo limitar, sempre que necessário os lucros das refinarias nacionais a níveis razoáveis, como se poderá aquilatar nos quadros abaixo:

RENTABILIDADE CAMPARATIVA

Sectores	1	Percentagem
Banco	26,8%	
Comércio	37,7%	
Indústria	31,1%	
Refinarias (Dependendo do seu esquema de processamento)	De 10% a 30%	

RENTABILIDADE DAS INVERSOES

Sectores	Percentagem
Bancos	16,9%
Comércio	22,0%
Indústria	16,4%
Refinarias (Dependendo do seu esquema de processamento)	De 6% a 16%

Em face das razões apresentadas, somos pela aprovação do projeto na forma aprovada pela Câmara dos Deputados, sem qualquer alteração.

Sala das Comissões, em 26 de novembro de 1956. — **Alvaro Adolpho**, Presidente. — **Paulo Fernandes**, Relator. — **Ary Vianna** — **Novais Filho**, com restrições. — **Lino de Mattos**, com restrições. — **Sylvio Curvo**, vencido. — **Daniel Krieger**, com restrições. — **Othon Mäder**, vencido. — **Gaspar Velloso**.

O SR. PRESIDENTE:

Do expediente lido constou a Mensagem n.º 662, em que o Sr. Presidente da República comunica as razões do "veto" a o projeto de lei que institui o ensino de obstetrícia, e dá outras providências.

A fim de conhecerem desse "veto" convoco as duas casas do Congresso Nacional para sessão conjunta, no dia 11 de dezembro próximo, às 21 horas.

Para a Comissão Mista que o deverá relatar designo os Srs. Senadores Alo Guimaraes, Silvio Curvo e Ezechias da Rocha.

Continua a hora do expediente. Não há orador inscrito.

O SR. MOURÃO VIEIRA:

(Não foi revisto pelo orador) Sr. Presidente, Senhores Senadores, cumprindo deliberação da Mesa, compareci hoje à Câmara dos Deputados para acompanhar o Anexo de Orçamento relativo ao Plano de Valorização Econômica da Amazônia, do qual tive a honra de ser o relator. Tomando conhecimento das duzentas e noventa emendas apresentadas pelos nobres pares, representantes das diferentes unidades federativas do País, localizadas tanto na verdadeira Amazônia quanto na Amazônia legal, chegamos à conclusão de que o teto destinado àquela se elevará a 460 milhões de cruzeiros, representando, exatamente, aquele outro orçamento que nos servira de base nas obras contra as secas ou no anexo da Valorização do Vale de São Francisco, multiplicado por três.

Sr. Presidente, não vim à tribuna, no entanto, para relatar as últimas demarches realizadas na Câmara dos Deputados a respeito das emendas do Senado e, sim, para destacar que entre essas emendas foi possível a aprovação de uma, da autoria da bancada do Amazonas, que prevê a instalação de uma estação experimental no Município de Manaus.

Vem de longa data a luta que temos mantido pela propagação da utilidade no vale amazônico. Sabe V. Ex.ª, Sr. Presidente, homem ligado a assuntos dessa natureza, que o consumo nacional se elevou, no corrente ano, a 53 milhões de quilogramas e a produção da Amazônia é estimada, exatamente, nesse índice. Ocorre, entretanto, que devemos prever, em face das perturbações em zonas que produzem juta, um grande aumento para 1957.

Em abril do corrente ano, a bancada amazonense do Senado ou, mais propriamente, o ilustre Senador Vivaldo Lima, enviou um memorial ao Sr. Ministro da Agricultura; e, na administração do Sr. Mário Meneghetti, foi possível convocar ao Rio de Janeiro os principais técnicos em agricultura responsáveis pelo programa e pelo problema da reprodução da semente da juta. Esses técnicos nos visitaram em meados do corrente mês, sendo que vários deles já regressaram às chefias dos seus setores de trabalho, à chefia dos seus serviços.

Para o Amazonas seguiu o Sr. Benedito Caethé Ferreira, com a incumbência especial, como Diretor, que é, do Fomento Agrícola Federal, de produzir, já este ano, tem erras que serão escolhidas nos arredores de Manaus, 20.000 kgs. de sementes. Jeccionad's.

Seguiu também para Belém o Sr. Rubens Lima, Diretor do Instituto Agrônomo do Norte, moço cheio de entusiasmo, que declarou, a nós, Senadores do Amazonas, que se lhe dessemos recursos, seria possível fazer, em nosso Estado, sementeira a igual ou nosso Estado, sementeira igual ou Município de Motne Alegre.

Hoje, na Comissão de Orçamento da Câmara Federal, tivemos a felicidade de verificar que essa emenda, que representava estímulo para a instalação de uma estação experimental no município de Manaus, foi aprovada e com entusiasmo. Esses quinze milhões de cruzeiros, que a Federação doa, por conta da verba destinada ao Plano de Valorização da Amazônia, em consequência do art. 1.º da Constituição, ao meu ver, serão das maiores contribuições para tornar o Brasil auto-suficiente, em fibras, dissuadindo de vez os industriais patricios de importar juta indiana.

O auxílio substancial, terá também por finalidade instalar, naquela região, todos os outros departamentos, talvez os principais, para que possamos realmente estudar, dentro da ecologia interna da Amazônia, os produtos necessários à multiplicação da sua economia.

Assim, Sr. Presidente, estamos nós, do Amazonas, com a responsabilidade de abastecer o próprio Estado das sementes necessárias à produção da juta.

Em carta que recebi há dias, um juteiro do município de Parintins declarava que não obstante a distribuição das sementes este ano ter sido irregular, ainda assim esperava, para 1957, maior produção de fibra. Falei em distribuição irregular de sementes, Sr. Presidente, porque, como sabemos, o Instituto Agrônomo do Norte não produz as sementes nos próprios terrenos; faz como que uma delegação de poderes, aos plantadores de Monte Alegre, que produzem em cooperação com o referido Instituto.

Entretanto, a valorização da fibra, que este ano atinge preços superiores a vinte cruzeiros por quilograma, levou certos elementos inescrupulosos a se dirigirem aos pontos de distribuição de sementes de juta, e as adquirirem por preços inferiores aos fixados nos convênios do Instituto Agrônomo.

Assim, os próprios regatões, aqueles comerciantes ambulantes que vão, de porto em porto, nas suas embarcações, comprando matéria prima ou locando-a por gêneros de primeira necessidade, elevaram os preços de tal forma que os produtores de juta, já comprometidos com o Instituto Agrônomo do Norte, pela elevação de preços e por uma atitude compreensível até certo ponto, deixaram de entregar a fibra ao preço de trinta cruzeiros o quilograma, para a venderem a sessenta e mais.

Mas, não ficou aí o absurdo: esses regatões, esses intermediários, de posse das sementes venderam-nas, posteriormente, por preços inaceitáveis, chegando um quilo de sementes a valer duzentos cruzeiros.

Ocorre, ainda Sr. Presidente, que a produção de sementes de juta para o corrente ano, foi duzentos mil quilogramas. No primeiro impacto, confesso que temi pela produção de 1957; mas depois alertado pelas considerações do Diretor do Instituto Agrônomo do Norte, cheguei à conclusão de que essas sementes produzidas vão ser lançadas à terra, agora mais do que nunca, porque o juteiro, que as adquiriu por alto preço, certamente não irá retê-la na sua barraca; preferirá lançá-la à terra, e assim, produzir.

Há, portanto, nesse procedimento dos intermediários, um excesso que prejudicou diretamente o juteiro, mas não chegou a prejudicar a safra de 1957, porque, na realidade os preços foram superiores aos habitualmente exigidos nesta época. Ainda assim, a juta plantada dará colheita superior,

porque em ano anterior a produção não fora superior a 180 toneladas, e este ano produziu-se fibra suficiente para as necessidades de todo o país.

Sr. Presidente, estes são problemas que, a nós, da Amazônia, compete encaminhar e resolver.

Há dias, chegou-me a notícia de que numa experiência, no Município de Itacoatiara, se havia produzido, em terra firme, somente de junta ainda não experimentada, porque ainda não plantada, mas em tudo semelhante à oriunda do Instituto Agronômico do Norte.

Agrônomo como eu, com a diferença, apenas, de mais esclarecido, V. Ex.^a sabe que um hectare de terra, nos Municípios da Amazônia, geralmente dedicados à exploração dessa fibra, produz 1.200 a 2.000 quilos. Isso representa preço apreciável e, mais do que isso, compensador, para uma população que até hoje não se havia fixado verdadeiramente em produto que a tirasse do marasmo existente.

A borrachá, como sabe V. Ex.^a, Sr. Presidente, e como sabe o Senado, não obstante os altos preços que tem conseguido nos últimos anos, torna-se cada vez mais difícil exploração. Os seringueiros nativos, que ainda são a imensa maioria dos mananciais de latex, não suportam maior carga de exploração, porque faltam, principalmente, ou extratores, homens conhecedores do problema e habituados àquela espécie de trabalho.

Toda vez que no seringueiro chega uma leva de nordestinos, lá são chamados bravos exatamente porque ainda incultos na forma da extração, a produção do seringueiro diminui, porquanto os homens ainda não estão habituados ao novo mistério.

Muitas formas, principalmente depois da guerra, foram introduzidas para a colheita do latex; entre elas uma nova faca substituiu a machadinha, que prejudicava enormemente a planta, exaurindo-a dentro de pouco tempo.

Durante a guerra, fui presidente da Comissão de Estudos da Amazônia do Banco da Borracha, hoje, Banco de Crédito da Amazônia, e tive oportunidade de verificar que há seringueiros, exatamente aqueles situados no Acre e no Guaporé, hoje Rondônia, que produziam, para cada seringueiro, e por ano, uma cota de mais de oitocentos quilogramas, ao passo que nos baixos rios e nas ilhas do Pará, essa produção não ultrapassava duzentos quilogramas. Quer dizer que, dentro da própria Amazônia, conforme a situação do seringueiro e o estado em que estiver a herva, um produtor pode alcançar quatro vezes mais do que outro.

São esses problemas, Sr. Presidente, que a nós, da Amazônia, ocorre resolver, mas não neste momento. Dias depois de termos assumido esta cadeira, que o povo da nossa terra nos confiou, apresentamos um projeto que recebeu o n.º 7. Na Comissão de Economia, mereceu o erudito parecer do eminente Senador Fernandes Távora, conhecedor profundo dos problemas daquela região, porque por ela já perambulou por muitos anos.

Esse projeto, com pequenas modificações, na forma da cobrança de um novo imposto — que não é imposto, mas, sim, uma taxa — ainda rola nas Comissões desta Casa, e a mim, que compete dar-lhe andamento, ainda não foi possível tomar essa atitude, porque aguardo, há quatorze meses, informações do Ministro da Fazenda. Por quatorze vezes já recebi ofícios, que parecem mimeografados: "O Ministério está tomando as providências, para informar ao Senador Mourão Filho o que pergunta em data de tal".

Sr. Presidente, como somos da terra da paciência, da terra em que os homens não são indolentes mas, sim, pacientes, esperamos. Somos

da terra em que os problemas são imensos, e o anfiteatro para resolvê-los ainda maior.

Essa questão se debate há mais de quarenta anos, desde que um grande Senador do Rio Grande do Norte, Sr. Elói de Souza, em 1902, pronunciou neste Senado, um discurso que foi e é considerado roteiro para a solução do problema da goma elástica na planície e no Brasil.

O projeto, por nós apresentado, organiza um Fundo Nacional do Planílio da Seringueira, porque, com verbas minguadas na Valorização da Amazônia, e planos, de companhias estrangeiras, que vivem a declarar que estão fazendo grandes plantações de seringueiras no Amapá e Pará, jamais chegaremos àquela situação da Indonésia e de outras partes do Oriente, que nos conseguiram arrebatar a primazia da produção, plantando seus seringueiros organizadamente e comprometendo definitivamente a nossa hegemonia no terreno da borracha.

Esse Fundo Nacional de Plantio de Seringueiras visa, principalmente, recolher recursos, através de uma taxa que incidiria, primeiramente, nos lucros líquidos das fábricas. Depois, na Comissão de Economia, quando recebeu o admirável parecer do nobre Senador Fernandes Távora, modificou-se a forma dessa taxa, para que ela fosse cobrada do consumidor, taxa realmente diminuída em face da imensidão dos benefícios que traria ao País.

O SR. PRESIDENTE (Fazendo soar os timpanos) — Comunico, com muito pesar, ao nobre orador, que está por terminar a hora do expediente.

O SR. MOURÃO VIEIRA — Senhor Presidente, agradeço o aviso de V. Ex.^a, mesmo porque o meu tempo não terminaria. Este é um assunto sobre o qual falarei muitas horas, e sempre ficaria algo para dizer. A tendendo à advertência de V. Ex.^a dou por concluídas minhas considerações. (Muito bem; muito bem).

O SR. PRESIDENTE: Sobre a mesa um requerimento de urgência.

E' lido o seguinte

Requerimento n.º 658, de 1956

Nos termos do art. 156, § 4.º do Regimento Interno, requeremos urgência para o Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956, que altera a legislação do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos egasosos, e dá outras providências.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1956. — Lima Teixeira. — Gaspar Velloso. — Lima Guimarães. — Remy Archer. — Gilberto Marinho. — Lourival Fontes. — Ruy Carneiro. — Mourão Vieira. — Ary Vianna. — Neves da Rocha. — Gomes de Oliveira. — Alencastro Guimarães. — Caiado de Castro. — Victorino Freire. — Paulo Jabral. — Alvaro Adolpho. — Paulo Fernandes.

O presente requerimento será votado depois da Ordem do Dia.

Vai ser lido outro requerimento.

E' lido e aprovado o seguinte:

Requerimento n.º 659, de 1956

Nos termos do art. 123, letra "a", do Regimento Interno, requeremos dispensa de interstício para o Projeto de Lei da Câmara n.º 344, de 1956, a fim de que figure na Ordem do Dia da sessão seguinte.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1956. — Francisco Gallotti.

De conformidade com o voto do Plenário, o Projeto de Lei da Câmara n.º 344, de 1956, será incluído na ordem do dia da próxima sessão. (Pausa)

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Primeira discussão do Projeto de Lei do Senado n.º 18, de 1955, que concede permissão às organizações patronais para fazerem parte como membros, da Seção Brasileira do Conselho Interamericano de Comércio e Produção, tendo pareceres (sob ns. 1.245 a 1.247, de 1956) das Comissões de: Constituição e Justiça favorável; Legislação Social favorável, com a emenda de redação que oferece de n.º 1-C; e de Relações Exteriores favorável ao projeto e à emenda da Comissão de Legislação Social.

A propósito deste projeto, a Mesa julga de seu dever pedir a atenção do Plenário para o seguinte:

A sua apresentação, em 1.º de agosto de 1955, teve por fim atender a exigência do art. 565 da Consolidação das Leis do Trabalho, cujo texto, modificado pelo Decreto-lei n.º 9.502, de 23 de julho de 1946, subordinava a licença do Congresso Nacional a filiação de entidades sindicais a organizações internacionais.

E o que se lê na justificação que o acompanhou.

O estudo da matéria nas Comissões foi feito à base desse texto legal.

Acontece, porém, que, posteriormente, a Lei n.º 2.802, de 18 de junho do corrente ano, alterou o art. 565 da Consolidação das Leis do Trabalho, tornando da competência do Presidente da República a concessão da licença em apelo.

Diz o novo texto do art. 565 da referida Consolidação:

"As entidades sindicais reconhecidas nos termos desta lei não poderão filiar-se a organizações internacionais, nem com elas manter relações, sem prévia licença, concedida por decreto do Presidente da República".

Parece, pois, haver desaparecido a base sobre a qual se assentava a proposição, e que, nessas condições, não deve a matéria ser submetida à deliberação do Senado se renovar exame, pelos órgãos competentes para o seu estudo. (Pausa).

Sobre a mesa requerimento que vai ser lido.

E' lido e aprovado o seguinte:

Requerimento n.º 660, de 1956

Em vista da exposição que a Mesa acaba de fazer sobre o Projeto de Lei do Senado n.º 18, de 1955, requeremos, com fundamento no art. 155, letra "d", do Regimento Interno, seja essa proposição retirada da Ordem do Dia e encaminhada às Comissões que sobre se pronunciaram, para novo exame.

Sala das Sessões, 23 de novembro de 1956. — Gaspar Velloso.

O SR. PRESIDENTE:

Em consequência da aprovação do Requerimento, o projeto é retirado da ordem do dia, para audiência das Comissões de Constituição e Justiça, de Legislação Social e de Relações Exteriores.

O SR. PRESIDENTE:

Vou submeter à votação o Requerimento n.º 658, lido na hora do expediente, de urgência para o Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956, que altera a legislação do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos, e dá outras providências.

Em votação o Requerimento. — (Pausa).

O SR. OTHON MADER:

(Para encaminhar a votação) Não foi revisto pelo orador — Sr. Presi-

dente, depois desta série interminável de sessões extraordinárias, em que muitos projetos foram aqui votados em regime de urgência, especial ou urgência urgentíssima, pensávamos que estava encerrado aquele ciclo apressado e que, de então por diante, o Senado entrará no regime normal de trabalho.

Infelizmente, porém, não cessou ainda a pressão do Governo em obter por meio de leis, novos tributos que recairão sobre o povo inevitavelmente encarecendo a vida do País.

Estamos hoje para discutir o projeto que eleva os tributos sobre os combustíveis líquidos. Assim, de uma forma exorbitante, vamos, daqui por diante, pagar ainda mais imposto.

Já estamos, Sr. Presidente, com a nossa capacidade tributária esgotada. Isto tem sido dito e repetido por todos, inclusive pelo próprio governo que, ao enviar suas mensagens ao Congresso, é o primeiro a confessar que o custo da vida já está por demais elevado e que ninguém mais suporta novos ônus fiscais. Entretanto, age de maneira diferente do que diz.

Hoje, temos disso exemplo: o projeto relativo ao imposto sobre combustíveis líquidos, que se quer fazer passar em regime de urgência urgentíssima, é dos que precisam ser estudados devida e minuciosamente, porque irá gravar, de maneira danosa, a economia nacional.

Não há dúvida de que este tributo repercutirá sobre outros fatores do encarecimento da vida.

O Sr. Fernandes Távora — V. Ex.^a dá licença para um aparte?

O SR. OTHON MADER — Com muito prazer.

O Sr. Fernandes Távora — Há poucas horas, teve a Comissão de Economia ocasião de ouvir diretores das Companhias de aviação, que vieram queixar-se da situação verdadeiramente aflitiva em que ficarão diante de novo imposto criado sobre os combustíveis líquidos. Alegavam, em primeiro lugar, um fato que talvez para muitos outros colegas, seja desconhecido, qual o de que o Governo havia eliminado dessas companhias a prerrogativa de não pagarem direitos sobre a gasolina. Ora, isentos desse pagamento, já as companhias lutavam com as maiores dificuldades. Agora, suprimida a regalia e cumulação de impostos, quero saber como se manterão.

O SR. OTHON MADER — Agradeço o aparte do nobre Senador Fernandes Távora, que vem reforçar os argumentos que estou emitindo. Isto é, de que a vida nacional irá sofrer a influência da elevação desses impostos.

E' estranhável que se queira cumprir, à custa dos impostos, um programa de financiamentos, de investimentos para o desenvolvimento econômico. Nunca se viu, em fase como a que estamos atravessando, financiamentos de tal ordem, mesmo destinados a aplicações reprodutivas não é este o momento azado para aumentarem-se e criarem-se novos impostos.

Ainda há pouco o eminente economista — hoje mundialmente conhecido e acatado — Sr. Raul Prebisch, Presidente da Comissão Econômica para a América Latina, dizia, com muita razão, não ser possível um programa de investimento senão fora do regime de inflação. Por mais que se façam orçamentos, por mais que se queira avaliar o custo das obras em perspectiva, nunca se chegará a resultado positivo.

Temos o exemplo do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico: quando de recursos incontáveis, vultosos, não pôde realizar grande parte do seu programa, em face da instabilidade dos preços. Os orçamentos feitos num dia, noutro não serviam mais; já não se prestavam a qualquer plano para cálculos futuros.

Não podemos, nem devemos programar investimentos na base de im-

postos, porquanto estes — como já se disse, — vêm acarretar aumento do custo de vida.

O programa de investimento, de desenvolvimento econômico, nesta hora, só teria cabimento se os recursos proviessem uma destas três fontes: primeira, de empréstimos internos, isto é, recorrendo-se à poupança nacional — e que é hoje completamente impossível, porquanto sabemos que não há recursos dentro do país para financiamento de obra de tão grande vulto, como a que pretende o Governo em quatro anos; segunda, de empréstimos externos — para os quais teríamos que nos prover do necessário à amortização dos juros; e terceiro, de impostos — exigindo-se novo sacrifício do povo. Esta forma de investimentos atuarião de impostos, entretanto, não pode dar resultado. Só colherá êxito desse sistema quem viva num regime disciplinado. Até hoje, só a Rússia pôde desenvolver-se economicamente, à custa de sacrifícios de seu povo escravizado. Num regime livre como o nosso, porém, não devemos imitar o exemplo russo, mas, sim, tratar de fazer financiamentos com empréstimos. Para isso, precisamos, antes de mais nada, vencer a inflação.

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

O SR. OTHON MADER — Com todo o prazer.

O Sr. Fernandes Távora — Creio ser o Brasil o único país no mundo em que se entende de combater a inflação criando impostos.

O SR. OTHON MADER — É o que está vendo.

Todos os economistas aconselham que na fase de inflação não se deve sobrecarregar o povo com impostos. No Brasil, paradoxalmente, o que se vê é, cada dia mais taxas, mais tributos, mais impostos, encarecendo a vida. Assim é que estamos agindo no País Deviamos seguir o exemplo de outras nações, que com batem a inflação restringindo obras, executando, apenas, as essenciais e evitando programas tão grandiosos quanto os que temos em vista.

O Sr. Fernandes Távora — Quanto possível eliminando impostos, porque só com o levantamento da economia se pode combater a deflação.

O SR. OTHON MADER — Vossa Exa. tem razão.

Conta o Governo para a realização de seus empreendimentos com a Receita de cinquenta e dois bilhões de cruzeiros — cifra, sem dúvida, respeitável. Não se satisfaz entretanto. Deseja ampliar seu programa, para gastar, nestes próximos cinco anos, oitenta e oito bilhões de cruzeiros. De onde vamos tirar estes oitenta e oito bilhões de cruzeiros? Sacrificando ainda mais o povo nesse delírio fiscal em que já estamos; em que, cada dia, mais aumentamos os impostos. O ano de 1956 há de passar para a história legislativa como o em que mais se aumentaram os impostos e taxas.

O Sr. Fernandes Távora — Vossa Exa. tem razão. Verdadeiro delírio de impostos.

O SR. PRESIDENTE — (Fazendo soar os timpanos) — Comunico ao nobre orador que está esgotado o tempo de que dispunha.

O SR. OTHON MADER — Vou term ar, Sr. Presidente.

Trata-se de projeto complexo, com cerca de vinte e quatro artigos, versando matéria a mais variada e incluindo uma disposição que isenta de impostos determinada empresa. Temos, no entanto, de estudá-lo dentro desses poucos minutos, de que dispomos para apreciar a matéria.

Finalmente, Sr. Presidente, de uma vez por toda, acabar com estas urgências regimes de e principalmente de urgência, urgentíssima, só desestigmatizarmos o Senado, só diminuírem a influência dos senadores.

Na realidade Sr. Presidente, não podemos examinar o projeto em tela em tão exiguo tempo; vamos votá-lo com absoluto desconhecimento do seu conteúdo.

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

O SR. PRESIDENTE:

Em votação o requerimento.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES:

Peço a palavra, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE:

V. Exa. vai falar em nome do Partido ou como signatário do requerimento?

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES:

Vou falar como signatário do requerimento.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES:

(Não foi revisto pelo orador) — Senhor Presidente, o projeto que vamos discutir e aprovar, pela ação maciça do rolo compressor da maioria, é mais uma das monstruosidades que temos aprovado neste fim de ano.

Vamos sobrecarregar com este último lote o povo brasileiro, no próximo ano, com mais 35 bilhões de cruzeiros de impostos e taxas, 50% a mais daquilo pelo qual estava tributado neste ano de 1956.

Não há, Sr. Presidente, memória, na História deste país, de tamanha elevação de impostos. Em 1930 — quando se preparou o primeiro orçamento revolucionário, em condições extremamente difíceis para o país, em que se exigia esforço incomum para enfrentar a crise nacional, agravada pela conjuntura mundial — este acréscimo não chegou à casa dos 20%. Hoje, Sr. Presidente, parece que um delírio se apassou dos responsáveis pela coisa pública, e os aumentos de impostos, as taxaões vêm maciças, monstruosas e de consequências insuspeitáveis.

Quero crer, Sr. Presidente, que o Congresso tenha sido iludido na sua boa fé, votando atabalhoadamente este projeto. As informações que vêm, sem tempo para estudo, apresentam detalhes que é preciso assinalar, num exame rápido, para mostrar como se engana deliberadamente o Congresso Nacional.

Alega-se, Sr. Presidente, aumento nos custos da produção; na indústria, por exemplo, de 110%. Tomando-se para exemplo, a de tecidos, vemos que a energia consumida nas fábricas, é, efetivamente, 1 a 2% do custo, conforme o caso. E' preciso notar, entretanto, que as matérias primas vão chegar nas fábricas agravadas com o novo custo do transporte.

Vê-se, por exemplo, que o óleo Diesel sofrerá mais de cento por cento de acréscimo; os produtos exportados também terão seus custos agravados; os transportes dos operários para as fábricas serão majorados e, assim, diante, pela repercussão dos choques.

Na realidade, o custo de produção de uma indústria não ficará nesse número de 70%; irá a muitas vezes mais. Nessa ordem de considerações poderia desenvolver meu raciocínio, mas a angústia do tempo impede de analisar muitos outros setores. As estradas de ferro no mundo inteiro, por exemplo, entraram numa fase de des-solidação; já as há nos Estados Unidos queimando cento por cento de óleo diesel; a Estrada de Ferro Santos, Jundiaí, no Brasil, dentro de poucos meses não terá mais uma locomotiva a vapor, não porque o óleo seja mais barato, mas por que a máquina extrai maior rendimento desse combustível do que é possível à máquina a carvão; o rendimento de um quilô de carvão é o dobro do que o de um quilô de óleo. Tudo isso, Sr. Presi-

dente, vai agravar a situação. No interior, as usinas que produzem energia elétrica para as pequenas cidades, e que empregam óleo Diesel, vão ter agravado o custo do kilowatt. Isso porque o novo preço desse combustível será de Cr\$ 1.20. Não se vai então agravar o custo da vida? Evidentemente se vai; mas não nos números mentirosamente trazidos ao conhecimento do Congresso Nacional.

E' para esse ponto, Sr. Presidente, que desejo chamar a atenção do Senado — e até do Poder Executivo — a fim de que este subvencione seu programa com recursos já existentes; que os examine mais cuidadosamente e não mande para o Congresso Nacional projetos de lei em que se concede a determinada indústria monopólio total, pois todo vasilhame há de ser fabricado no Brasil. Se alguém no Norte precisar importar combustível do Pará, em vasilhame e, por contingência de momento estiver proibida a remessa do Rio de Janeiro, esse alguém há de caminhar dez mil milhas, quando o combustível poderia vir diretamente de lá, cobrando-se apenas o custo do óleo contido no tambor. Sr. Presidente, vamos conceder esse privilégio do envasilhamento, e o resultado é um monopólio escondido no art. 2.º do projeto.

Trata-se, Sr. Presidente, de facilitar a aquisição de lubrificantes, mas a verdade é que apenas uma indústria vai auferir resultados desse monopólio. E' assim que se engana o povo. Há uma variedade infinita de óleo lubrificantes; não são a mesma pois existem diversos tipos conformes as máquinas a que se destinam. Alguns só poderão ser importados em navios-tanques e esse transporte é muitíssimo mais caro. E' verdade que são consumidos em quantidade mínima.

Sr. Presidente, vejo no documento que tenho em mãos, em negrita, o seguinte: um trator esteira que em 1950 era comprado por setecentos mil cruzeiros custa hoje três milhões de cruzeiros. Por quê? Para essa circunstância o projeto não chama a atenção, porque não convém. E' consequência das categorias, dos privilégios. Esse mesmo trator, numa época normal de importação a dólares em câmbio, livre custaria menos de um milhão de cruzeiros. Aqui está, Sr. Presidente, uma nota oficial trazida para enganar o Congresso e o povo brasileiro, para manter os mesmos grupos que exploraram o povo brasileiro.

Não vou mais perder o meu tempo; estou começando a esgotar minha paciência, minha capacidade de reação.

O SR. FERNANDES TÁVORA — Julgo que V. Ex.^a devo continuar a perder o seu tempo Clama! Clama! não cessis. E do Evangelho. V. Ex.^a está defendendo uma grande tesa, em favor do povo.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Sr. Presidente, esse projeto é um escárnio, pois se conhece a sua origem. Ainda há pouco tempo, passavam da noite para o dia sem dizer-se por que nem como passavam para a primeira categoria as peças de terraplenagem. Posso trazer ao conhecimento do Senado, se o desejarem os empenhados que, imediatamente, capitalizaram suas máquinas de um milhão para três milhões de cruzeiros, valendo-se dos estoques existentes no País, importados a câmbio favorável — câmbio furtado da lavoura, dos produtores. Esses estoques foram imediatamente valorizados, três vezes mais; e, para arrancar-se do Congresso Nacional esse projeto, declara-se que custam mais. Custam Sr. Presidente mas aí está a razão: é o monopólio que redundam na sangria do povo brasileiro. O aumento, a parer do próximo ano será de 50% na taxaão. Lembrem-se e notem há 10 anos, em 1946, a primeira federação exigia de cada brasileiro cento e sessenta cruzeiros; passará a exigir seiscentos cruzeiros, fora o que vai para os fundos especiais e que não é registrado no Or-

çamento; fora o que vai para Institutos e para os diferentes Fundos como o SESC, Sesi e outros. Seriam mais de dois mil cruzeiros de aumento sobre o ano de 1945. O povo brasileiro terá, assim, atingido o record: de cento e sessenta mil cruzeiros para dois milhões de cruzeiros. Cresceu a Receita pública durante esse tempo, Sr. Presidente? Não, desceu muito; no entanto, o povo brasileiro tem trabalhado o dobro. Em compensação, o que se exige do povo brasileiro é quinze vezes mais só em Por enquanto é só, Sr. Presidente. (Muito bem!)

O SR. MEM DE SÁ:

(Para encaminhar a votação) (Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, Senhores Senadores, mais uma vez toca-nos o encargo urgentíssima, ou mais modernamente — urgência Denys. É que, Sr. Presidente, novamente é esta Casa convocada para desempenhar a triste, a dolorosa e subalterna função de câmara de chancelaria, de câmara de aprovação em rancão de câmara que não pensa, de câmara que não estuda, de câmara que não analisa nem investiga, de câmara que tem apenas o direito de aprovar sem emendas, de aprovar submissa, de aprovar cabistaixa, cabistaixa sobretudo porque humilhada.

Sr. Presidente, esse projeto entrou nesta Casa há três ou quatro dias. Não sei quanto tempo demorou na Câmara dos Deputados mas, por certo, já houve tempo de sobra para o conhecimento da matéria, para o esquadramento de todos os aspectos que ela comporta, para o esmiuçamento das inúmeras facetas que um diploma tão cheio de problemas encerra. Entretanto, para o Senado, aqui chegou o diploma foi hoje, Sr. Presidente, pela primeira vez dado ao conhecimento dos Srs. Senadores. "Dado ao conhecimento dos Srs. Senadores" é força de expressão, é menção formalizada, porque a verdade é que hoje à tarde e somente hoje à tarde — às dezessete horas, os felizardos Srs. Senadores integrantes da Comissão de Finanças foram brindados, por antecipação de festas do fim de ano, com um exemplar impresso do projeto aprovado pela Câmara dos Deputados.

Eu que sou, como se diz no nosso Nordeste, Sr. Presidente, muito enxerido, apesar de não fazer parte daquela Comissão lá me meti para também gozar deste excelso privilégio de tomar conhecimento do projeto cinco horas antes de vir ele a plenário, para discussão e votação. Tive, então, a fortuna de ouvir o relatório — parecer de nosso eminente colega Senador Paulo Fernandes. Tratava-se, porém, de uma peça longa, plena de dados estatísticos e quadros demonstrativos. Houve, assim, aos ouvidos extasiados e zangados dos Srs. Senadores, uma verdadeira dança de bilhões, em que todos nós perdemos pé; e, no fim de dez minutos, já não saíamos a que se referiam os muitos bilhões que iam sendo dadilhados pelo eminente relator da Comissão de Finanças. Tanto senti V. Ex.^a que era impossível a seus nobres pares seguirem o desenvolver do seu raciocínio — porque este era recheado de bilhões de cruzeiros — que, lá pela página quarta ou quinta do relatório, declarou que as demais continuam inúmeros outros quadros estatísticos e dados numéricos que, para poupar os colegas, deixava de ler e ia direto à conclusão, e esta era pela aprovação integral do projeto, sem emendas.

Enxerido como sou, Sr. Presidente...

O Sr. Fernandes Távora — Esse "enxerido" é magnífico...

O SR. MEM DE SÁ — E' delicioso, este "Enxerido". Tenho pena de não ter nascido no Norte, porque sou enxerido da nascença. Até no Senado sou enxerido. (Riso).

O Sr. Fernandes Távora — Vossa Excelência nunca é enveredado; sempre fala oportunamente.

O Sr. Rui Palmeira — Só o é em matéria de legislação.

O SR. MEM DE SA' — Desfrutei, então, a alegria e o deleite de uma das cópias do parecer do nosso eminente colega. Pretendia dar-me a estaca de ler o projeto e, a seguir, o parecer. Não o pude fazer, Senhor Presidente, porque o Ilustre Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o digno e eminente Engenheiro Regis Bitencourt, acompanhando ao lado menos digno e ilustre Diretor do Departamento Nacional de Estradas do meu Estado...

O Sr. Rui Palmeira — Vossa Excelência permite um aparte?

O SR. MEM DE SA' Com muita satisfação.

O Sr. Rui Palmeira — Só quem não é digno de ser aprovado é o projeto.

O SR. MEM DE SA' — Exatamente. Esse projeto é muito digno de ser rejeitado.

Sr. Presidente, aqueles dois engenheiros, mas o Senador Paulo Fernandes, desabaram sobre mim, com uma demonstração verdadeiramente esmagadora; e, como se já não fossem poucos os caridosos ciúmeiros que me soborriam, ainda mais o eminente Engenheiro Soares Pereira, que ali estava, quando me viu caminhante diante das explicações e dos bônus que me tinham sido oferecidos sobre a cabeça, pegou-me, já esgotado e exausto, e desfecho-me os tiros de misericórdia da sua dialética fulminante.

Graças a um esforço sobre-humano e hercúleo, Sr. Presidente, eu consegui safar-me de tantas serenas e tantos ncontos que me eram revelados.

O Sr. Bernardes Filho — Sair, no sentido do Direito Marítimo.

O SR. MEM DE SA' — "Safar", lembra o nobre Senador Bernardes Filho — é no sentido expresso do Direito Marítimo. Não creia Vossa Excelência, Sr. Presidente, que eu fui safado, eu apenas me saí. (Riso)

Depois de esforços sobre-humanos — dizia — consegui reconhecer-me a um recanto da nossa ante-sala e, às carreiras, passei os olhos sobre o dilúvio de artigos e, após, sobre as demonstrações que a Associação Rodoviária do Brasil dirigira, para mostrar que, realmente, esse projeto não precisa ser estudado.

O SR. PRESIDENTE — (Fazendo soar os timpanos) — Lamento comunicar ao nobre orador que o tempo da sua extraordinária oração está por terminar.

O SR. MEM DE SA' — Mais lamento eu, Sr. Presidente, apesar de minha oração ser, ao contrário, muito ordinária (Não apoiados), porque estou encaminhando uma votação.

O Sr. Fernandes Távora — A oração de V. Ex.ª é magnífica.

O SR. MEM DE SA' — Muito obrigado a V. Ex.ª.

Dizia eu, Sr. Presidente, que a demonstração é no sentido de que todo estudo é inútil; creio, mesmo que o fisco federal, dentro em breve, propore a supressão do Congresso Nacional, como peça anacrônica, dispendiosa e verdadeiramente impertinente na elaboração das leis que lhe dizem respeito.

O Sr. Fernandes Távora — Vossa Excelência dá licença para um aparte?

O SR. MEM DE SA' — Com satisfação.

O Sr. Fernandes Távora — Apesar de ainda novíssimo nesta Casa, Vossa Excelência já terá verificado um truque muito vulgar e comum: quando o Governo quer fazer passar, às carreiras, qualquer projeto, deixa-o para as vésperas do encerramento da legislatura, época em que lutamos, dia e noite, com o estudo e votação do Orçamento. Atira-nos, à última hora, proposições geralmente repolhadas, que ninguém tem mais tempo de ler, estudar ou sobre elas se pronunciar. Assim, sob o pretexto de

que, se o projeto não tramitar no regime de urgência urgentíssima, se prejudicará o Orçamento, terá ele que passar nas águas deste. Isso é comunismo.

O SR. MEM DE SA' — Sr. Presidente, resumindo, para concluir minhas considerações, a não ser os relatores das diversas comissões — e com isso dou uma demonstração de extraordinário otimismo — a não ser os relatores, repito, não creio haja qualquer Senador que conheça verdadeiramente o texto que vai votar.

Eu, apesar dos ingênuos esforços dispendidos, confesso a Vossa Excelência que estou completamente cru no assunto.

Votarei pelo rumo, como se diz, nos meus pagos, sem saber, exatamente, onde me encontro e, assim, toda a Casa.

O Senado mais uma vez capitula, mas uma vez renuncia; mais uma vez abdica; deixa de ser Câmara legislativa, para se transformar num Departamento de Chancelaria Legislativa, que aprova o que lhe vez da Câmara, sem possibilidade de exame nem de emenda. — (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

Em votação o requerimento de urgência.

Os Senhores Senadores que o aprovam, queiram permanecer sentados. — (Pausa).

Está rejeitado.

O SR. PAULO FERNANDES:

(Pela ordem) — Sr. Presidente, requiro verificação da votação.

O SR. PRESIDENTE:

Vai-se proceder à verificação da votação requerida pelo nobre Senador Paulo Fernandes.

Os Senhores Senadores que aprovam o Requerimento de urgência, queiram levantar-se. (Pausa).

Queiram sentar. Os Senhores Senadores que votaram a favor do requerimento e levantar-se aqueles que o rejeitaram. (Pausa).

Votaram a favor do requerimento 20 Senhores Senadores, e contra, 10.

Não há número.

Vai-se proceder à chamada.

RESPONDEM A CHAMADA OS SENHORES SENADORES:

Vivaldo Lima. — Mourão Vieira. — Prisco dos Santos. — Alvaro Adolpho. — Victorino Freire. — Mathias Olympio. — Kerginaldo Cavalcanti. — Ruy Carneiro. — Otacilio Jurema. — Argemiro de Figueiredo. — Apolônio Salles. — Novaes Filho. — Ezechias da Rocha. — Lourival Fontes. — Neves da Rocha. — Lima Teixeira. — Attilio Vivacqua. — Ari Viana. — Paulo Fernandes. — Caetano de Castro. — Lima Guimarães. — Costa Pereira. — Sylvio Curvo. — Gaspar Velloso. — Gomes de Oliveira. — Francisco Gallotti. — Saulo Ramos. — Daniel Krieger. — Mem de Sá. — (29).

O SR. PRESIDENTE:

Responderam à chamada 29 Senhores Senadores.

Não há número. Fica adiada a votação.

Nada mais havendo que tratar, vou levantar os trabalhos.

Convoco os Senhores Senadores para uma sessão extraordinária, às 23 horas e 30 minutos, com a seguinte

ORDEM DO DIA

1.ª — Votação, em discussão única, do Requerimento n.º 659, de 1956, do Sr. Lima Teixeira e mais 16 Senhores Senadores, pedindo urgência, nos termos do art. 156, § 4.º, do Regimento Interno, para o Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956, que altera a legislação do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos, e dá outras providências.

2.ª — Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 344, de 1956, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de Cr\$ 150.000.000,00, destinado a atender às despesas resultantes de várias obras, serviços e trabalhos de qualquer natureza contratados pelo Departamento Nacional de Portos, Rios

e Canais (incluído em Ordem do Dia em virtude de dispensa de interstício, concedida na sessão anterior, a requerimento do Sr. Senador Francisco Gallotti), tendo Parecer favorável, sob n.º 1.283, de 1956, da Comissão de Finanças.

Está encerrada a sessão.

Levanta-se a sessão às 22 horas e 30 minutos.

Ata da 218ª Sessão, da 2ª Sessão Legislativa, da 3ª Legislatura em 26 de novembro de 1956

PRESIDÊNCIA DO SR. APOLÔNIO SALLES
EXTRAORDINÁRIA

SUMÁRIO

DISCURSOS PROFERIDOS

Senador Mem de Sá — Justificando as emendas de sua autoria ao Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956.

MATÉRIA VOTADA

Requerimento n.º 658, de urgência para o Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956, que altera a legislação do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos, e dá outras providências. (Aprovado)

Comparecimento: 44 Srs. Senadores.

AS 23 HORAS E 30 MINUTOS
ACHAM-SE PRESENTES OS SENHORES SENADORES:

Vivaldo Lima. — Mourão Vieira. — Prisco dos Santos. — Alvaro Adolpho. — Remy Archer. — Victorino Freire. — Onofre Gomes. — Fausto Cabral. — Kerginaldo Cavalcanti. — Ruy Carneiro. — Otacilio Jurema. — Argemiro de Figueiredo. — Apolônio Salles. — Novaes Filho. — Ezechias da Rocha. — Freitas Cavalcanti. — Rui Palmeira. — Lourival Fontes. — Neves da Rocha. — Lima Teixeira. — Attilio Vivacqua. — Ari Viana. — Sá Tinoco. — Paulo Fernandes. — Alencastro Guimarães. — Caetano de Castro. — Bernardes Filho. — Lima Guimarães. — Lino de Mattos. — Coimbra Bueno. — Costa Pereira. — Sylvio Curvo. — João Villalobos. — Filinto Müller. — Othon Mäder. — Gaspar Velloso. — Gomes de Oliveira. — Francisco Gallotti. — Saulo Ramos. — Daniel Krieger. — Mem de Sá (44).

O SR. PRESIDENTE:

A lista de presença acusa o comparecimento de 44 Srs. Senadores. Havendo número legal, está aberta a sessão.

Vai ser lida a ata.

O Sr. Costa Pereira, servindo de 2.º Secretário, procede à leitura da ata da sessão anterior que, nesta em discussão, é sem debate aprovada.

O SR. PRESIDENTE:

Não há expediente sobre a mesa. Não há orador inscrito. (Pausa.) Nenhum dos Srs. Senadores desistindo usar da palavra, passo à

ORDEM DO DIA

Continuação da votação do requerimento de urgência n.º 658, de autoria dos nobres Senadores Lima Teixeira, Gaspar Velloso e mais 15 Senhores Senadores.

O SR. PRESIDENTE:

Em votação o requerimento de urgência.

Os senhores que o aprovem, queiram conservar-se sentados. (Pausa.) Está aprovado.

Passa-se à discussão do projeto a que se refere o Requerimento. Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956.

Os pareceres emitidos foram lidos na sessão anterior.

O Sr. 1.º Secretário vai proceder à leitura das emendas que chegaram à Mesa.

São lidas as seguintes

EMENDAS AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA N.º 346, DE 1956.

N. 1

Suprima-se o art. 2.º e seu parágrafo único.

Justificação

Não é possível numa lei do imposto único sobre combustíveis, tratar de isenção de imposto de renda, assunto inteiramente estranho ao objetivo do projeto.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1956. — Othon Mäder.

N. 2

Substitua-se o art. 2.º do projeto pelo seguinte:

"Art. 2.º O imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos de procedência estrangeira será cobrado nas bases do imposto atual, acrescido de 30%, em 1957; 40%, em 1958; e 50%, em 1959.

Justificação

O projeto, tal como dispõe o seu art. 2.º, majora de maneira escorchantemente toda espécie de combustível líquido importado, o que refletirá de maneira danosa sobre o custo de vida já em nível insuportável para o povo.

Um aumento geral proposto nas bases da emenda atende de maneira satisfatória aos interesses da produção nacional.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1956. — Novaes Filho.

N. 3

Ao art. 2.º: Onde se lê: "Gás liquefeito — 80%.

Diga-se: Gás liquefeito: 40% em 1957, 60% em 1958 e 80% a partir de 1959.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1956. — Mem de Sá.

Justificação

Será feita oralmente.

N. 4

Acrescente-se ao art. 2.º: § 5.º A cobrança do tributo sobre óleo Diesel a que se refere este artigo só entrará em vigor, no Estado de Ceará, quando estiverem em operação no seu território, as linhas de transmissão de energia elétrica gerada na Usina de Paulo Afonso.

Justificação

Feita oralmente.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1956. — Onofre Gomes.

N. 5

No art. 3.º onde se diz: "... 60 (sessenta) dias..."

Diga-se:
... 90 (noventa) dias...
Justificação

O prazo é por demais exíguo e geralmente não podem os importadores dispor de recursos em dinheiro em quantia tão avultada, nem mesmo recorrendo à sede bancária nacional em certas ocasiões.

A dilatação por mais 30 dias em nada prejudica o interesse nacional e mantém uma praxe comercial que é observada há muitos anos.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1956. — Othon Mäder.

N.º 6

Emenda ao Art. 3 do projeto número 1.741-C-1956

Acrescente-se ao parágrafo 2.

Para o faturamento da gasolina produzida pelas Refinarias nacionais, fixar-se-á a temperatura base de 22 graus centígrados.

Justificativa

Em todos os países do mundo é fixada a temperatura de venda da gasolina, em virtude do grande grau de dilatação que esta experimenta em consequência de qualquer variação de temperatura.

Acontece no entretanto que o Conselho Nacional do Petróleo fixou para o Brasil a temperatura de 15 graus centígrados que corresponde a do Estados Unidos.

Esta, como se sabe, é bem inferior à média do Brasil, que segundo as normas climáticas do Serviço de Meteorologia do Ministério da Agricultura é de 22 graus centígrados.

Urge, portanto, que seja fixada a temperatura média do Brasil, pois de outro modo os distribuidores — como já bem alertou a Câmara dos Deputados, o Deputado Leonardo Barbieri, continuarão a usufruir lucros imensos provenientes do aumento do volume de gasolina devido à compra às Refinarias ser feita na temperatura de 15 graus centígrados e a venda ao consumidor a 22 graus centígrados. (média).

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1956. — Remy Archer. — Daniel Krieger. — Argemiro Figueiredo.

EMENDA N.º 1

Ao artigo 3.º:

Acrescente-se o parágrafo seguinte: Para o cálculo do volume de gasolina, nas vendas procedidas pelas refinarias, tomar-se-á por base a temperatura de 22º centígrados.

Justificação

Em todos os países do mundo é fixada a temperatura de venda da gasolina, em virtude do grande grau de dilatação que esta apresenta com a variação da temperatura.

O Conselho Nacional do Petróleo fixou para o Brasil a temperatura de 15º centígrados, que é a temperatura média dos Estados Unidos. Esta temperatura é bem inferior à média do Brasil que, de acordo com as normas climáticas do Ministério da Agricultura é de 22º centígrados.

Urge, portanto, que seja fixada a temperatura média do Brasil, pois, de outro modo — como já bem alertou a Câmara o Deputado Barbieri — as companhias distribuidoras continuarão a usufruir lucros imensos, decorrentes do aumento de volume da gasolina devido a compra às Refinarias ser feita a 15º C e a venda ao consumidor ser a 22º C. (média).

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1956. — Atílio Vivacqua.

N.º 8

Acrescente-se no final do parágrafo 2.º do art. 6.º:

“... dispensadas as notas fiscais”.

Justificação

A fiscalização do imposto único sobre combustíveis se faz, sob o controle do Conselho Nacional do Petróleo

e se procede nas refinarias que recolhem o tributo por verba, quando, da entrega do produto, ao primeiro comprador, na forma estatuida pelo artigo 6.º

A nota fiscal exigida pelo Regulamento do Imposto de Consumo para mercadorias que não estão sujeitas ao mesmo regime do petróleo e derivados, é perfeitamente dispensável. Não pode haver sonegação. A nota fiscal seria supérflua e cladora de embargos.

Sala das Sessões em 26 de novembro de 1956. — Othon Mäder.

N.º 9

No art. 7.º — parágrafo 1.º — itens a, b e c, Onde se diz: respectivamente.

75% 15% e 10%

Diga-se:

65% 10% 25%

Justificação

A distribuição constante do projeto é injusta em relação ao desenvolvimento e ao reequipamento ferroviário, mais necessários que os rodoviários.

Sala das Sessões em 26 de novembro de 1956 — Othon Mäder.

N.º 10

(Ao projeto de lei n. 346 de 1956 que altera a legislação do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos e dá outras providências).

1 Substituir os textos dos artigos 7.º, 9.º e 21.º pelos seguintes:

Art. 7.º A receita resultante do imposto a que se refere esta lei será destinada na proporção de:

a) 70% (setenta por cento) ao Fundo Rodoviário Nacional.

b) 5% (cinco por cento) para emprégo exclusivo nas rodovias de interesse estratégico militar cuja construção for atribuída à Engenharia do Exército pelo Poder Executivo a ser regulada em lei especial;

c) 15% (quinze por cento) durante os exercícios de 1957 a 1961, inclusive a Petróleo Brasileiro S. A. — Petrobrás, — para a tomada de ações ou obrigações de sociedade ou suas subsidiárias e,

d) 10% (dez por cento) durante os exercícios de 1957 a 1961 inclusive, à constituição do capital social da Rede Ferroviária S. A.

Parágrafo único: A partir de 1.º de Janeiro de 1962, a receita resultante do imposto único será destinada na proporção de

a) 75% (setenta e cinco por cento) ao Fundo Rodoviário Nacional;

b) 10% (dez por cento) para emprégo exclusivo nas rodovias de interesse militar, de construção atribuída à Engenharia do Exército, pelo Poder Executivo;

c) 15% (quinze por cento), à constituição do capital social Rede Ferroviária Federal S. A. até 31 de dezembro de 1957.

Art. 9.º De cada recebimento das estações arrecadoras, na forma do artigo anterior, o Banco do Brasil S. A. creditará:

a) a percentagem pertencente ao Fundo Rodoviário Nacional à conta e ordem do D. N. E. R.

b) a percentagem atribuída às rodovias de interesse estratégico-militar, à conta e ordem da Diretoria Geral de Engenharia e Comunicações do Ministério da Guerra;

c) a percentagem pertencente à Petrobrás, à conta e ordem desta; e

d) a percentagem pertencente à Rede Ferroviária Federal S. A. à conta e ordem desta.

Art. 21. Na execução das rodovias do Plano Rodoviário Nacional, que lhe forem atribuídas, a Diretoria de Vias de Transporte, do Ministério da Guerra, terá para com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, as mesmas obrigações estabe-

lecidas para os Estados pelos arts. 7.º, 33 e 34 do Decreto-lei n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1945.

2. Acrescentar o art. 22 com a redação do antigo art. 21:

Art. 22. A presente Lei entrará em vigor a 1.º de janeiro de 1957, revogadas as Leis ns. 1.749, de 28 de novembro de 1952 e 2.698, de 27 de dezembro de 1955, e demais disposições em contrário.

Justificativa

O Exército para formação dos seus quadros de oficiais, graduados e especialistas da Arma de Engenharia necessita que as unidades militares dessa Arma participem, em tempo de paz, em empreendimentos de construção civil. O treinamento de rotina nos quartéis não é suficiente.

Para melhor compreensão desta característica técnica da Arma de Engenharia, destacamos do “Final Report of Chief Engineer European Theater of Operations”, 1942-1945, apresentado pelo Major General C. R. Moures, U. S. Army, o seguinte trecho:

“As construções, mesmo em um teatro ativo de operações, não diferem basicamente do normal das construções civis e isso deve ser reconhecido.

A necessidade de, simplificação, improvisação e velocidade são naturalmente maiores na construção militar, mas os problemas básicos de organização, materiais, equipamentos e trabalho são essencialmente os mesmos”.

Essa verdade já há muito era do conhecimento dos norte-americanos, pois, num País, onde a engenharia civil é altamente desenvolvida, o seu Corpo de Engenheiros Militares, desde 1824, tem a responsabilidade, conferida por Ato expresso do Congresso, do desenvolvimento e conservação dos portos e vias fluviais e o controle de cheias.

O acerto dessa orientação é proclamado no seguinte pronunciamento autorizado do Gen. Eisenhower:

“Sempre acreditei que não só os Engenheiros do Exército prestam um esplêndido serviço nas obras de rios e portos, mas também acredito que o programa relativo aos rios e portos faz mais pelo treinamento de nossos Engenheiros, graças à amplitude de conceitos que lhes permite executar melhor sua missão em tempo de guerra, do que poderia fazer qualquer outro campo de atividade”.

Os engenheiros militares brasileiros têm também participado, desde a nossa Independência, em empreendimentos civis.

O desbravamento do interior com a construção de linhas telegráficas, a demarcação de nossas fronteiras, o estudo da geologia, botânica, mineralogia, zoologia e etnografia da nossa hinterlândia, o reconhecimento dos nossos rios, o levantamento e confecção das cartas geográficas e o estudo e construção de vias de transporte constituem largo acervo da Engenharia Militar.

A construção da rede de estradas estratégicas, no Governo Campos Sales, assinala o início da construção de estradas de interesse da defesa nacional com a utilização de batalhões e comissões militares.

Merece ser transcrito o trecho da mensagem ao Congresso em que o Ilustre Presidente, após, consideração sobre a deficiência das nossas vias de transporte, justificava a sua orientação:

“O aproveitamento da força armada em trabalhos desta natureza, praticado há longos anos por outras nações, é de grande alcance econômico e de real utilidade à sua instrução técnica”.

No Governo do eminente brasileiro Dr. Washington Luiz, o iniciador da nossa moderna era rodoviária, foi o Exército convocado a participar do

seu programa de abertura de estradas de rodagem, sendo entregue ao 5.º Batalhão de Engenharia, de então, a construção da rodovia S. João Barão.

O Governo instaurado com a vitória da revolução de 30, ante as dificuldades encontradas para o deslocamento de suas tropas do Sul para a Capital da República, resolveu atribuir à Engenharia Militar o estabelecimento da ligação rodoviária entre o Centro e o Sul do País.

Desde, então, vem a Engenharia Militar ininterruptamente trabalhando em vários pontos do Território Nacional no desenvolvimento da rede rodoviária do País contribuindo com sua parcela para o progresso da Nação.

Ao ser estabelecida, entretanto, em 1945, uma nova e acertada política rodoviária no País, com a reorganização do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e a criação do Fundo Rodoviário Nacional, não foi devidamente previsto o papel que competia ao Exército desempenhar, na nova reestruturação, respeitável acervo de suas realizações nesse campo de atividades e pela imposição de sua participação para treinamento de sua Engenharia.

A necessidade indiscutível da centralização em um único órgão das responsabilidades rodoviárias federais foi levada a tal extremo que a única colaboração permitida era a insubstanciada no art. 48, do Decreto-lei n.º 8.463-45:

“Art. 48. Ficam subordinadas ao Departamento Nacional todas as comissões, atualmente incumbidas de serviços de estradas de rodagem federais, integrantes do Plano Rodoviário Nacional, devendo-se estender a elas os mesmos métodos e processos que prevaleçam para os demais serviços do Departamento Nacional”.

Felizmente o elevado espírito público dos então responsáveis pela direção do Departamento recentemente criado e o reconhecimento por parte dos engenheiros rodoviários militares do acerto de política rodoviária inaugurada no País, encontraram uma fórmula de coexistência pacífica, transformada num convênio firmado entre o Departamento Nacional e a Diretoria de Obras e Fortificações do Exército.

Embora mantida a continuidade dos trabalhos rodoviários militares não lhes foram assegurados os benefícios advindos da nova política que permitiu o notável desenvolvimento do sistema rodoviário nacional.

Os inconvenientes das deficiências dos recursos financeiros em relação ao vulto dos serviços a realizar, os planos governamentais de economia e o retardamento na distribuição das dotações orçamentárias foram fracamente atenuados pela insignificante contribuição do Fundo Rodoviário Nacional, do contrário do que aconteceu com outros empreendimentos rodoviários que contaram com maciça concentração de meios para sua realização.

Assim, rodovias de grande interesse para economia e segurança nacionais, como os trechos da BR-2, BR-35, atribuídos ao Exército, ainda não puderam até a presente data ser concluídas, apesar de se acharem incluídas no programa de construções e melhoramentos de primeira urgência, no qual o Departamento Nacional, por imposição legislativa, deveria concentrar inicialmente os seus esforços, visando a sua conclusão no prazo de cinco anos.

Na última guerra mundial a Arma de Engenharia desenvolveu-se mais rapidamente do que qualquer outra arma terrestre, chegando a ser a terceira em grandeza no Exército dos Estados Unidos da América do Norte.

Essa expansão resultou do progresso tecnológico da guerra moderna e de necessidade do aumento de capacidade de construção da Engenharia,

Num Exército moderno a sua Engenharia é altamente mecanizada chegando a recorrer às máquinas blindadas como os "Thankdozers" para proteção dos operadores nos trabalhos da linha de frente.

O General Dsonard, Inspetor Geral de Engenharia do Exército Francês, resumiu numa fórmula essa nova característica: Engenharia = Engenheiro + Máquinas & Equipamentos.

Máquinas e equipamentos exigem para o seu manejo e emprego especialistas. Esses só se têm na guerra formando-os na paz em trabalhos de engenharia civil onde podem manter-se em dia com a evolução dessas máquinas e equipamentos e, pela sua aplicação cotidiana, avaliar as suas possibilidades e discernir, entre a imensa variedade de tipos, os mais indicados para as diversas situações da guerra.

Dai a preocupação da atual Administração do Exército em dar maior desenvolvimento às atividades rodoviárias militares com o emprego de batalhões de engenharia tanto quanto possível mecanizados e executando diretamente a sua tarefa.

A experiência de longos anos do emprego dessas unidades na construção de vias de transporte tem mostrado a necessidade de dotá-las de um comando superior com ampla jurisdição técnica e administrativa sobre as suas atividades e de recursos financeiros certo se compatíveis com as suas possibilidades de produção.

Asssegurados os recursos poderá ser montada, pela facilidade de enquadramento e direção proporcionada pelo seu efetivo de oficiais e graduados, uma organização de serviço por administração direta, com grande capacidade de produção, resultando uma sensível economia e rapidez na execução.

A Lei n.º 2.851, de 25 de agosto de 1956, que tem nova organização no Ministério da Guerra criou a Diretoria de Vias de Transporte que será o órgão coordenador e fiscalizador das construções rodoviárias e ferroviárias do Exército.

A emenda apresentada objetiva não só permitir à Diretoria de Vias de Transporte o exercício pleno de suas atribuições mantida, entretanto, a orientação superior do Órgão Rodoviário pela extensão à nova Diretoria das obrigações estabelecidas para os Estados pelos artigos 7, 33 e 34 do Decreto-lei n.º 8.463-45, como também assegurar os necessários recursos financeiros com a sua destinação específica.

Accepta a emenda em tela poderá o Governo contar com um eficiente instrumento de ação para cooperar na realização do grandioso Plano Rodoviário em que está entusiasticamente empenhado.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1956. — *Vitorino Freire.*

N.º 11

Emenda ao art. 7.º do projeto número 1.741-B, de 1956, que altera a legislação do imposto único sobre combustíveis, e lubrificantes líquidos e gasosos, e dá outras providências. Dê-se a seguinte redação à alínea a):

"70% (setenta por cento) ao Fundo Rodoviário Nacional.

Acrescente-se a seguinte alínea, que, na ordem, terá a denominação de d): "5% (cinco por cento) durante os exercícios de 1957 a 1961, inclusive, para a constituição de capital, tomada de ações ou de obrigações, de sociedade de economia mista, fundadora ou que vierem a fundar-se, concessionárias da exploração de transportes coletivos urbanos, com exclusividade e pelo preço de custo, nas quais a União, os Estados e os Municípios, sejam ou venham a ser os maiores acionistas".

Justificação

No seu programa de desenvolvimento econômico, nos importantíssimos setores do transporte rodoviário e ferroviário, e no da produção petrolífera, a ser custeado com os recursos provenientes da revisão do imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos, objeto do presente projeto de lei, o Governo da União não incluiu o transporte coletivo urbano cujo relevantíssimo papel no incremento das atividades econômicas nas concentrações metropolitanas, já não se pode subestimar.

Num país em que predomina a macrocefalia metropolitana e consequentemente a centralização industrial, o transporte quotidiano de grandes massas humanas, não mais pode estar ausente, como uma de suas principais rubricas, do orçamento de investimentos fiscais, sem se perpetrar, já não uma injustiça considerada do ângulo da equidade na destinação daqueles recursos, mas um erro de política econômica que conduz à promoção exclusiva do fomento da circulação de bens destinados à produção ou às correntes de comércio, deixando de equacionar a movimentação das grandes massas metropolitanas, que não só alimentam as correntes de comércio como, ainda, integram a mão de obra aplicada na produção.

O transporte coletivo urbano, é ponto pacífico, não constitui atividade econômica comercialmente atrativa, devido à predominância do fim social, a que se destina e compete à órbita da regulamentação fiscal rígida, sensibilizando, profundamente, os interesses políticos e todos os setores econômicos a que está vinculada, o transporte coletivo transformou-se no "punctus dolens" que todos sabem insustentável de cura pelos processos, métodos e critérios até hoje adotados.

A categorização do transporte coletivo urbano, explorado com exclusividade, pelo preço de custo, por sociedades de economia mista em que a União, os Estados e os Municípios são acionistas majoritários, essa categorização ao nível do transporte rodoviário, ferroviário e marítimo de cabotagem, no orçamento dos investimentos fiscais, é um imperativo político-econômico a que já não se pode mais fugir sem distorcer a normalidade do crescimento da economia nacional.

A bem dizer, todos os argumentos e razões que informa a justificação do Governo da União, ao projeto número 1.741-B, podem ser utilizados, com as mesmas letras, para justificar a presente emenda cuja repercussão será profunda e extensa em todos os setores da economia nacional, não só porque determinará o incremento do transporte coletivo urbano nas grandes metrópoles brasileiras como porque esse objetivo será alcançado mediante a organização desse transporte de acordo com o sistema de exploração unificada e coordenada, em pleno, funcionamento na capital do Estado de São Paulo.

Não temos dúvida de que os aspectos não inflacionários da revisão do imposto único, sobreleva, de muito, os aspectos efetivamente inflacionários que essa medida apresenta. Aliás, o Governo da União prevê que a influência dos novos preços de combustíveis e lubrificantes, no incremento do custo do transporte (incluindo, aqui, evidentemente, o transporte coletivo urbano) será de ordem de 5,7%. Podemos confirmar a exatidão dessa previsão, citando os dados que colhemos na Companhia Municipal de Transportes Coletivos, da cidade de São Paulo, a maior organização do gênero no Brasil, com um capital de Cr\$ 500.000.000,00, transportando cerca de um milhão e oitocentos mil passageiros, por dia, com sua frota a tração elétrica (bondes e troleibuses) e a tração diesel (ônibus) esta última constituída de cerca de 800 veículos em tráfego. É o que segue.

De acordo com o art. 2.º do projeto n.º 1.741-A, o preço do óleo diesel será majorado em 55% e o de óleo lubrificante em 150%.

O efeito desses novos preços no custo de produção do transporte coletivo urbano, em São Paulo, no caso particular da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, será o seguinte:

Especificações	Óleo combustível	Óleo lubrific.
Despesa mensal (setembro)	3.764.112,00	1.401.165,00
Aumento mensal (55%)	2.070.261,60	2.101.747,50 150%
Despesa anual	45.169.344,00	16.813.980,00
Aumento anual	24.843.139,20	25.220.970,00

Especificações	Despesa mensal custeio	Aumento %
Mês de novembro de 1956	100.749.399,90	—
Despesa mensal atual de óleo combustível e lubrificante	5.165.277,00	5,127
Idem, idem, com novos preços	9.337.286,10	9,268
Aumento mensal	4.172.009,10	4,141

Considerando a influência dos novos preços de óleo diesel e lubrificante, na estrutura do custo:

Aumento despesa mensal, devido novos preços	4.172.009,10
Km. em serviço (setembro de 1956)	5.053.129,39
Passageiros transporte (Setembro de 1956)	26.807.449,00

Aumento de despesa por quilômetros — Cr\$ 0,826;
Aumento despesa por passageiro — Cr\$ 0,156 ou 16 centavos.

Desde que a CMTC presta serviço pelo custo, em virtude de obrigação contratual, os novos preços do óleo diesel e do óleo lubrificante, virão determinar o aumento global de 4,141% nas despesas de custo, equivalente a 0,156 centavos por passageiro transportado. Trata-se de acréscimo substancial num orçamento de custo rígido. O rompimento da equação econômica do serviço, determinará necessariamente, em defesa do equilíbrio indispensável da economia industrial da Companhia, novo reajustamento de suas tarifas. E esta uma consequência fatal, a que não poderá fugir a Companhia.

É conhecida a profunda e imediata influência dos reajustamentos tarifários nos transportes coletivos sobre o custo da vida nas grandes concentrações metropolitanas.

Acresce anotar que a indústria de transporte coletivo urbano, não é beneficiária direta do programa de investimento a ser atendido com os recursos financeiros produzidos pela cobrança do imposto único objeto do citado projeto de lei. Sua área de ação limita-se, exclusivamente ao perímetro urbano da Capital do Estado.

A CMTC, dada a sua alta finalidade social e o fato de prestar serviço pelo custo, é beneficiária de isenção de tributos fiscais:

Decreto n.º 17.222 de 16-5-1947.
Isenção de impostos estaduais incidentes ou a incidir — Decreto n.º 973 de 20-5-1947.
Impostos municipais incidentes ou a incidir.

Portaria n.º 900 de 17-5-52, do Ministério da Agricultura.
Tratamento preferencial mediante o estabelecimento de tarifas especiais para energia elétrica.

Considerando ainda a fatal, mas dificilmente mensurável repercussão desses reajustamentos sobre os índices atuais ao custo de vida, pareceu-nos, absolutamente necessário, sob qualquer ponto de vista em que seja encarado, o reinvestimento de parte dos recursos resultantes da revisão do imposto único, objeto deste projeto de lei, na melhoria qualitativa e quantitativa dos transportes coletivos urbanos, com as restrições indicadas, e mediante a constituição de capital tomada de ações ou de obrigações das sociedades de economia mista existentes ou que venham a constituir-se, concessionárias, com exclusividade, da exploração do serviço de transporte coletivo urbano, pelo preço de custo.

Damos, assim, por bem justificada a presente emenda.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1956. — *Lino de Mattos.*

N.º 12

Suprime o parágrafo único do artigo 16.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1956. — *Mem de Sá.*

Justificação

Será feita verbalmente.

N.º 13

Ao art. 22:
Acrescente-se, depois da palavra "agronegócio", a expressão: "e indústrias rurais".

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1956. — *Ruy Palmeira.*

Justificação

Serão pesadamente atingidas as indústrias rurais nas regiões subdesenvolvidas se não forem alcançadas pela isenção. — *Ruy Palmeira.*

N.º 14

Ao art. 22.
Acrescente-se, depois da palavra "agronegócio", a expressão: "e iluminação pública".

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1956. — *Ruy Palmeira.*

Justificação

A maior parte das cidades, vilas e povoados no interior do País é iluminada a base do consumo de óleo Diesel. E as empresas já são deficitárias. Arcam as Prefeituras com o prejuízo. Será certo aumentá-lo? — *Ruy Palmeira.*

N.º 15

Acrescente-se ao art. 22 após a expressão "agropecuário" o seguinte: "e, bem assim, a gasolina e óleos lubrificantes destinados às empresas concessionárias de linhas aéreas regulares".

Em consequência o art. 22 passa a ter a seguinte redação:

"os querosenes, óleos diesel e combustíveis, para emprego no setor agropecuário e, bem assim, a gasolina e óleos lubrificantes destinados às empresas concessionárias de linhas aéreas regulares serão isentos do imposto criado nesta Lei".

Acrescente-se ao § 2.º do mesmo artigo 22, após a expressão "agropecuário", o seguinte:

"e empresas concessionárias de linhas aéreas regulares".

Em consequência, esse § passa a ter a seguinte redação:

"A distinção dos combustíveis líquidos destinados, exclusivamente ao setor agropecuário e empresas concessionárias de linhas aéreas regulares, far-se-á por meio de vasilhames especiais ou colorantes, ou ainda por outros processos e meios a critério do Conselho Nacional do Petróleo".

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1956. — *Mem. de Sá. — Noveas Filho. — Othon Mader. — Fernandes Távora.*

O SR. PRESIDENTE:

As emendas que acabam de ser lidas carecem de apoio.

Os Senhores Senadores que as apoiam, queiram permanecer sentados. (Pausa).

Estão apoiados. Há, entretanto, quatro emendas que precisam ser justificadas. São as do nobre Senador Mem de Sá.

Em discussão o projeto com as emendas.

Tem a palavra o nobre Senador Mem de Sá, para justificar suas emendas.

O SR. MEM DE SÁ:

(Não foi revisto pelo orador) Sr. Presidente, quer dizer que estou falando para discutir o projeto?

O SR. PRESIDENTE — V. Ex.ª começa fazendo a justificação das suas emendas.

O SR. MEM DE SÁ — Meu tempo será contado como de discussão?

O SR. PRESIDENTE — No caso V. Ex.ª está apenas justificando suas emendas.

O SR. MEM DE SÁ — Sem prejuízo do meu tempo de discussão do projeto?

O SR. PRESIDENTE — Exatamente. O SR. MEM DE SÁ — Sr. Presidente, a primeira emenda é ao parágrafo único do art. 16, do projeto, assim redigido:

"Parágrafo único. Os estoques de produtos existentes em poder de firmas ou companhias importadoras, em 1 de janeiro de 1957 ficarão sujeitos ao pagamento da diferença da tributação resultante desta lei. Este pagamento deverá ser feito, em prestações mensais iguais, até 30 de junho de 1957 para os óleos lubrificantes e, até 30 de março de 1957, para os demais produtos.

Esse dispositivo, Sr. Presidente e Srs. Membros da Comissão de Finanças barra contra a Constituição de forma tal que, se passar, a deixará completamente surda.

No Capítulo "Dos Direitos e das Garantias Individuais" está dito, no art. 141 § 34, que "nenhum tributo será exigido ou aumentado sem que a lei o estabeleça".

O art. 16 do projeto torna o tributo de efeito retroativo; entrará em vigor a 1.º de janeiro de 1957, e será aplicado sobre os estoques acumulados durante o ano de 1956. Ora, esses estoques acumulados durante o ano de 1956 pagaram imposto, de acordo com a Lei Orçamentária de 1956. O dispositivo é da mais flagrante inconstitucionalidade; se persistir, cairá em qualquer Tribunal, perante qualquer juiz que saiba ler e escrever mediocrementemente.

A outra emenda, Sr. Presidente, é ao art. 2.º. Ela lá:

"Onde se lê: gás liquefeito — 80%; diga-se: gás liquefeito — 40% em 1957; 60% em 1958; e, a partir de 1959, 80%".

O que me levou a apresentar essa emenda foi a preocupação da equidade fiscal. Doi-me verificar que esse pobre gás liquefeito teve tratamento diverso do que merece; a gasolina de aviação, o querosene, o óleo para fabricação de gás, o óleo Diesel, o fuel oil etc., todos esses combustíveis tiveram majoração escalonada em três anos. Para o querosene por exemplo, em 1957 será de apenas 80%; em 1958, 90% e, a partir de 1959, 100%. Para os óleos destinados aos fornos e caldeiras, o aumento, em 1957, será de 50%; em 1958, de 60% e, a partir de 1959, de 70%.

O gás liquefeito recebeu tratamento diverso e teve, desde logo, o impacto da majoração de 80%. Ora, o gás liquefeito merece a meu ver tratamento especial do fisco: é o artigo moderno do conforto das cozinhas contemporâneas. Não se trata de luxo, mesmo porque as residências mais modestas têm hoje o gás engarrafado de propano ou butano, que é produzido liquefeito e depois transformado em gás. Tem ainda enorme vantagem de poupar lenha, principalmente para o consumo das grandes cidades. A lenha cada vez mais se torna mais difícil e resulta da desmatação e, cada vez mais as nossas matas estão sendo devastadas e ficando mais distantes das grandes cidades.

Assim, a lenha além de devastar as matas, reclama transporte cada vez mais oneroso para chegar às grandes cidades; então o combustível inferior torna-se mais caro.

Em nome das donas-de casa do Brasil, Sr. Presidente; em nome das nossas caríssimas esposas e em nome das nossas famílias e da família brasileira que tiveram, no gás liquefeito, um grande favor e um grande conforto; e em benefício de nossas matas e barateamento do combustível, por excelência, de uso doméstico, essa emenda tem toda a procedência e a-bida.

Há outra emenda, Sr. Presidente, ao art. 22 que manda acrescentar depois da expressão "agropecuário" o seguinte:

"e bem assim, a gasolina e óleos lubrificantes destinados às empresas concessionárias de linhas aéreas regulares". Em consequência, o art. 22 passa a ter a seguinte redação: "os querosenes, óleos diesel e combustíveis para emprego no setor agropecuário, e bem assim a gasolina e óleos lubrificantes destinados às empresas concessionárias de linhas aéreas regulares, serão isentas do imposto criado nesta lei".

Sr. Presidente, a justificação desta emenda não pode ser mais curial. As empresas de navegação aérea sofrerão, se não fossem isentas, como a emenda visa alcançar, majoração brutal nos seus cursos operacionais; em consequência teria de haver aumento verdadeiramente alarmante nas tarifas dos transportes aéreos.

Basta dizer a V. Ex.ª Sr. Presidente, que atualmente o litro de gasolina da

aviação está custando a todas as companhias comerciais Cr\$ 2,45 ou Cr\$ 2,54; passarão a pagar Cr\$ 4,66. Em 1957, Cr\$ 5,58 e Cr\$ 5,40 em 1959. O óleo lubrificante passa de Cr\$ 9,60 para Cr\$ 25,53, ou seja um aumento de quase 300%.

Em consequência, as companhias aéreas vão ter uma elevação, total, no próximo ano, de 737 milhões 401 mil cruzeiros e só se poderão manter com a majoração de tarifa, de 19,7%.

E' sabido que o Brasil tem uma posição privilegiada em matéria de linhas aéreas, pelas condições peculiares de sua imensa extensão territorial e pela falta de outros meios de transporte. A aviação é que tem resolvido o problema do transporte, principalmente de passageiros, no Brasil.

Sr. Presidente, o que será de V. Ex.ª sem uma linha de navegação aérea para Recife, tendo que esperar um navio ou arriscar-se a viajar de ônibus ou automóvel, cada vez que precisar ir até lá?

A emenda interessa, portanto, à preciosa saúde de V. Ex.ª; e já não direi mais à saúde mas, à integridade exigida física de V. Ex.ª que não é mais robusta. Assim, com cuidado verdadeiramente fraternal que vejo os perigos a que V. Ex.ª se exporá se as companhias de navegação aérea forem atingidas pela majoração pretendida; e V. Ex.ª será uma das maiores vítimas do aumento de preço das passagens.

Outro em que muito penso é no Senador Lima Teixeira. Apesar de ser Líder trabalhista e possuidor de magnífico automóvel, sei que S. Ex.ª prefere o avião para ir a Salvador.

O Sr. Lima Teixeira — Os bons trabalhadores precisam de boas ferramentas.

O Sr. Kerginaldo Calcani — O nobre Senador Lima Teixeira também tem um físico robusto.

O SR. MEM DE SÁ — Realmente, o Senador Lima Teixeira poderia ir até em "pau de arara", mas S. Ex.ª creio, está acostumado a melhor tratamento, de acordo com as normas de seu Partido.

Como se verifica a emenda vai ao encontro dos interesses coletivos e do transporte brasileiro.

As companhias de navegação aérea estão resolvendo o problema e assim será enquanto não tivermos uma navegação de cabotagem regular e eficiente e um serviço de transporte rodoviário e ferroviário perfeitamente aceitável. Até lá, só a aviação presta o inestimável serviço de ligar o território nacional.

Atente V. Ex.ª, Sr. Presidente, para a situação dos Senadores e Deputados amazonenses que desejam atingir aquele confim do mundo. Já pagam, atualmente, uma exorbitância — pois são caríssimas as passagens de avião no Brasil — cada vez que cumprem o dever de manter contato com o eleitorado de seu Estado. Agora sofrerão um aumento de 20%, como todos os brasileiros, desde os de profissão mais modesta — caixeiros-viajantes, comerciantes, pequenos bancários e comerciantes, pois toda essa gente, para atender a um chamado urgente, numa capital distante do Brasil, não pode deixar de recorrer à aviação.

São estas as razões, Sr. Presidente, que me levaram a apresentar as emendas a que acabo de me referir. (Muito bem; muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

Os Srs. Senadores que apoiam as emendas do nobre Senador Mem de Sá, queiram conservar-se sentados (Pausa).

Estão apoiados.

Continua em discussão o projeto e as emendas. (Pausa).

Sendo evidente a falta de número no plenário, vou encerrar a sessão, marcando uma extraordinária para amanhã, às nove horas e trinta minutos, com a seguinte

ORDEM DO DIA

1 — Continuação da discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956, que altera a legislação do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos, e dá outras providências (em regime de urgência, nos termos do art. 156, § 4.º, do Regimento Interno, em virtude do Requerimento n.º 568, de 1956, do Sr. Senador Lima Teixeira e outros Srs. Senadores, aprovado na presente sessão); tendo Pareceres favoráveis ns. 1.234, 1.285 e 1.286, das Comissões de Economia, de Transportes e de Finanças.

2 — Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 344, de 1956, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de Cr\$ 150.000.000,00, destinado a atender às despesas resultantes de várias obras, serviços e trabalhos de qualquer natureza contratados pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (incluído em Ordem do Dia em virtude de dispensa de interstício, concedida na sessão anterior, a requerimento do Sr. Senador Francisco Gallotti); tendo Parecer favorável, sob n.º 1.283, de 1956, da Comissão de Finanças.

Está encerrada a Sessão.

Levanta-se a Sessão às 0,15 horas.

DISCURSO DO SENHOR COSTA PEREIRA, PRONUNCIADO NA SESSÃO DE 21-11-56. QUE SE REPRODUZ POR TER SAÍDO COM INCORREÇÕES.

O SR. COSTA PEREIRA:

(Lê o seguinte discurso) Sr. Presidente, sou dos que odesdem a orientação do P.S.D., órgão político a quem se deve larga e vantajosa contribuição para que se elege o Presidente da República o Exmo. Senhor Dr. Juscelino Kubitschek. Sou dos que se não arrependem de esforços abnegados em prol de sua candidatura, por isso que — diga-se o que é — em pouco tempo de administração tem revelado S. Exa. propósitos e atos benéficos a todas as luzes: aqui se vê soberano a arrufo de malcontentes ou vai de encontro a posturas de impatriotas como vai ao encontro de iniciativas louváveis; ali não foge ao madrugada em direção do interior como da planície onde felizmente se ouve a orquestra do trabalho, vibante, por amor da nova Capital; acolá busca de todos os modos a realização do que prometera a nós outros: transporte, energia, não lhe esquecendo a condição dos que amainam a terra, dos que a fazem produzir, embora seja deploável a nossa situação financeira. Bem sei que aspira S. Exa., não discute, à ajuda de crítica de ordem construtiva. E não só pessimistas, não só os do PR, mas todos os brasileiros, que o podem fazer, devem indagar a Sua Excelência aquilo que força é se ratifique ou se ratifique, se inicie ou se destrua.

Destarte se operando, vai muito nisso o cumprimento do dever. Assim procedendo, atinge-se meta que se devem propôr os a quem pulsa a influência do amor da pátria.

Eis a razão por que, Sr. Presidente, me aprez levar ao conhecimento de S. Exa. duas irregularidades que ora se verificam em meu Estado, no Estado de Goiás, tocantes a transporte e a produção.

Há necessidade imperiosa de, quanto antes, se proceder ao reassonamento da ponte ferroviária (E.F. Goiás) sobre o rio Paranaíba, in-

deiro de Minas e Goiás. Digo reassoalhar porque, quando de processo revolucionário de 1924 ou 1932 e a fim de se evitar o trânsito de fábricas militares, removeram-se tabuleiros, que se aplicaram, daí a muito, somente para passagem de autos de passeio e de caminhões. Bois gordos com destino a S. Paulo e a esta Capital não podem transitar mercê de aberturas propositadas.

E daí? Ocorre o seguinte: contrata o boladeiro ou o exportador caminhões e, dificilmente, dispendiosamente, mete quatro, cinco bois em cada veículo para se transportar a ponte. Tem de fazê-lo, consumindo dinheiro e tempo, ou de tanger a manada margeando o rio, durante três dias em via pedregosa para se alcançar outra ponte transitável no município de Corumbáiba. E exporta Goiás número de bovinos apreciável. Já em dois anos que visel a este assunto perante os Srs. Ministros da Viação e da Agricultura. Não colhi benefício. Agora me chegam pelos de Goiás para que se consiga por obra essa ajuda inestimável ao homem que abnegadamente luta no campo em proveito da abundância, do suprimento de carne a grandes centros consumidores. Porque se não reassoalha a ponte, tem lugar o emprêgo do caminhão, do que resulta dispendio alto do que nada pudera custar e mais que isso: emprêgo excêntrico do que importamos — veículo e gasolina — com sacrifício de gozo de outras atividades. Outra irregularidade, Sr. Presidente, por mim verificada em meu Estado, prende-se à falta de açúcar na zona do sul. Visitei, há pouco, a indústria moageira do Sr. Francisco Cassiano Martins, sita no município de Catalão. Vi canaviais que cobrem a área de cerca de 400 hectares de terra humosa. Canaviais ondulantes, diria o poeta. Se, à primeira vista, há poesia mercê do estendal de verdura grato aos olhos, ao se palpar a realidade o que se sente é o pânico. Máquinas, águas que farte, técnica, higiene, braços, abundante matéria-prima, condução, parece que ali tudo sobra. Mas, se há sobras, há falta. E essa falta, Sr. Presidente, que traduz fazermos mal no que não fazemos, surdos à voz clamante dos desajudados da boa fortuna, decorre de outra falta: a de cota suficiente. As portas do Instituto do Açúcar se tem batido em vão. Pode moer o Sr. Cassiano Martins com tal que **anualmente** produzam apenas 14.000 sacas de açúcar. E aqui se registra um contraste doloroso: diminuta a cota e intensa a procura do produto que não basta ao con-

sumo da zona. Lá estive na fazenda do industrial goiano. Vi a angústia de muitos que desejavam obter 10 sacas e conseguiram 3. E, no fim da safra, eis parte do canavial, verdejante, como a se rir da penúria de uns e da errônea de outros. Aumenta dia a dia a população do Estado de Goiás. Para ali se encaminham brasileiros que lhe reconhecem a fertilidade das terras, as estações definidas, a segurança de meio policiado. Principalmente o mineiro e o baiano; e qual a vibrar a enxada, qual nas lidas pecuárias, têm eles o afeto da amizade sincera do nativo.

Irmanam-se na conquista do bem, ao calor de mesma religião, na harmonia dos mesmos costumes. Se os ingleses, na frase bonita de nosso eminente colega, Senador Assis Chateaubriand, "passam o tempo com a visão debruçada sobre o oceano, cagando o segredo das estradas do infinito", vivem outra vida aqueles corações e aqueles braços de gleba mediterrânea. Suam e cantam ao desentranharem os frutos sazonados e ao afalarem o rebanho pelos campos fora. Também trabalham com a fé viva do nauta, com a convicção de que engrandecem a pátria. Quase nada pedem. Desta feita, Sr. Presidente, vou pedir em nome deles. Peço ao governo do honrado Sr. Dr. Juscelino Kubitschek, peço a S. Exa. que mande reassoalhar a ponte da Estrada de Ferro Goiás sobre o rio Paranaíba; peço a S. Exa. que ordene o triplo, o quadruplo da cota à indústria moageira do Sr. Francisco Cassiano Martins. Dar-se-á o que é justo, far-se-á o que cumpre. (Muito bem; muito bem. Palmas. O orador é cumprimentado).

DISCURSO DO SR. FREITAS CAVALCANTI, PRONUNCIADO NA SESSÃO ORDINÁRIA DE 22-11-56, QUE SE REPUBLICA POR TER SAÍDO COM INCORREÇÕES.

O SR. FREITAS CAVALCANTI:

(Para encaminhar a votação) — Sr. Presidente, incluo-me entre os poucos Senadores que não subscreveram o Requerimento de urgência especial para a votação do projeto de Decreto Legislativo que autoriza o Chefe do Executivo a enviar um contingente militar ao Oriente Médio, a fim de integrar uma força internacional sob controle da ONU.

Devo proferir poucas palavras justificando meu ponto de vista contrário ao regime de urgência especial.

Nada tenho contra o projeto em si mesmo. Não optaria pela inobservância de compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito internacional. Nossa tradição é de fidelidade e respeito à palavra empenhada nas mesas das conferências internacionais.

Não compreendo, no entanto, por que se pretende aprovar o citado Decreto Legislativo no regime de urgência instituído no parágrafo 4.º do art. 156 do Regimento do Senado. Confesso, Sr. Presidente, que não vejo com bons olhos o referido dispositivo da Lei Interna, de que tanto se tem abusado na sua aplicação. Vio-o utilizado nos momentos mais graves da vida brasileira, quando se determinava o impedimento de dois presidentes da República, por simples resolução legislativa sem apoio na Constituição; vi-o aplicado na votação dos decretos de estado de sítio; serviu ele ainda para obter a tramitação velocíssima do famoso projeto Denys. Não o vi aplicado no sentido mais útil, para obter, por exemplo, a rápida aprovação de projetos de lei no interesse do povo. A sua prática o consagra como um instrumento de força e de opressão, do qual se vale comumente a maloria, para obter a tramitação quase em silêncio, uma tramitação fúnebre da legislação que poderíamos chamar liberticida.

Uma lei que se não vota livremente nasce sob o signo das coisas efêmeras e odiosas.

Nego, por isso, meu voto à aprovação do requerimento de urgência especial para o projeto de autorização do envio de um contingente militar à zona de Suez. Não tenho notícia de que em qualquer outra parte do mundo se esteja adotando idêntica medida. Há de dizer-se que se trata de exigência particular ao caso brasileiro, pois já tivemos até de votar, sob o mesmo rito, projeto de lei regulando dispositivo da Constituição.

E' fora de dúvida que devemos resgatar o compromisso assumido com as nações democráticas, mas, para cumpri-lo, não há necessidade de adotar medidas que, a meu ver, só se justificariam em casos excepcionais.

A política internacional é sempre exercida pelas Nações com um pouco de malícia, um certo espírito tático e sempre dentro da conveniência nacional. Esses princípios formam, de modo geral, a política exterior de todos os povos cultos.

Minha modesta palavra, jamais se ergueria nesta Casa para recomendar à Nação a desobediência ou inobservância aos seus compromissos de política externa especialmente na defesa e preservação dos postulados do regime democrático; o que não me parece necessária é a sofreguidão com que se submete ao nosso exame deliberação de tal importância. Pelo que leio no noticiário internacional, poucas nações contribuíram, até agora, para a formação do contingente internacional da ONU na zona do Suez.

Há ainda a considerar que o projeto de Decreto Legislativo chega ao Senado como uma peça solitária, desacompanhada de documentos e informes oficiais que deveriam instruí-lo. Não me assalta o receio de que possamos levar nossa juventude militar ao sacrifício em Suez, suspeita, aliás, levantada pelo nobre Senador Kerginaldo Cavalcanti. Os jornais desta manhã anunciam a chegada de pequeno contingente de pais escandinavos, recebido em Suez com manifestações agressivas por parte dos nacionais egípcios. A França e a Inglaterra declaram que só evacuará suas forças quando ali existir um contingente internacional que possa efetivamente assegurar a inviolabilidade da área do canal de Suez.

Os riscos são inerentes ao exercício de qualquer missão militar, e o Governo brasileiro deve estar atento à segurança do nosso contingente que é enviado ao Egito em missão de paz.

O Brasil há de preservar e defender sempre as posições assumidas, em pé de igualdade, com as demais nações do mundo. Já adquirimos aquela maturidade indispensável e profunda que nos assegura o direito de falar a todos os povos no mesmo tom, no exercício de nossa soberania e na prática do regime de convivência pacífica e leal.

Confio, assim, que a sofreguidão com que a estamos votando este projeto de Decreto Legislativo significa apenas o desejo e o impulso de saldar um compromisso o mais depressa possível, excluída a hipótese de qualquer outra inspiração ou influência que, mesmo de leve, pudesse afetar o exercício pleno de nossa soberania nacional.

Ainda com essa ressalva, quero deixar consignado meu voto contra o regime de urgência especial, a famosa urgência do parágrafo 4.º do art. 156 do Regimento Interno, ao qual se submeteu a proposição que iremos votar. (Muito bem; muito bem).