



ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XI — N.º 214

CAPITAL FEDERAL

QUARTA-FEIRA, 28 DE NOVEMBRO DE 1956

CONGRESSO NACIONAL

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. 79, § 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 30, 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
(1) Substituído pelo Sr. Lima Guimarães.
Sr. Gaspar Veloso.
(3) Substituído temporariamente pelo Sr. Moura Andrade.
(4) Substituído temporariamente pelo Sr. João Arruda.

SUPLENTE

João Arruda.
Lima Guimarães.
Mendonça Clark.
Sylvio Curvo.
Atílio 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 15 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.
Caetano de Castro.
Mem de Sá.
Mathias Olympio.
Sá Tinoco.
Secretário. — Julieta Ribeiro dos Santos.

Reuniões — As quintas-feiras.

Comissão de Economia

Juracy Magalhães — Presidente.
Júlio Leite — Vice-Presidente.
Sá Tinoco.
Lima Teixeira.
Remy Archer (1).
Fernandes Tavora.
Tarciso de Miranda.
(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Sebastião Archer.
Secretário — Renato Chermont.
Reuniões — Quartas-feiras, às 13 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 Velasco. (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 — Miécio 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

FUNCIONARIOS

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 e, 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.

Caíado 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 Velasco — Vice-Presidente.

Remy Archer.

Parsifal Barroso

Coimbra Bueno.

Ezechias da Rocha.

Secretário — José Soares de Oliveira.

Reuniões — As sextas-feiras, às 20 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 Veiga

Comissão Mista

Comissão Mista de Reforma Administrativa

Horácio Lafer — Presidente.

Gomes de Oliveira — Vice-Presidente.

Gustavo Capanema — Relator.

Afonso Arinos — Relator.

Ari Viana.

Coimbra Bueno.

Juracy Magalhães

Bernardes Filho.

Caíado de Castro

Remy Archer.

Lopo Coelho

Bilac Pinto.

Batista Ramos

Arnaldo Cerdeira.

Secretários — Lazary Guedes e José da Silva Lisboa.

(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Paulo Fernandes.

Secretário — Romilda Duarte.

Reuniões — Quintas-feiras, às 16 horas.

Ata da 219.ª Sessão, da 2.ª Sessão Legislativa, da 3.ª Legislatura, em 27 de Novembro de 1956

Extraordinária

PRESIDÊNCIA DOS SENHORES APOLÔNIO SALLES, VIVALDO LIMA E FREITAS CAVALCANTI

SUMARIO

PROJETO DE LEI CHEGADO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

— n.º 347, de 1956, que abre pelo Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial de Cr\$ 60.000.000,00, destinado à construção de uma ponte sobre o rio Paraná, ligando os Estados de São Paulo e Mato Grosso, e dá outras providências.

DISCURSOS PROFERIDOS

Senador Othon Mäder — Memorial da Assembléia Legislativa do Paraná apeando no sentido de que a Estrada de Rodagem Transbrasiliana passe pela cidade de Ponta Grossa.

Senadores Argemiro de Figueiredo, Novaes Filho e Othon Mäder — Discussão do Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956.

Comparecimento: 50 Srs. Senadores.

As 9 horas e 30 minutos acham-se presentes os Srs. Senadores:

Vivaldo Lima.
Mourão Vieira.
Prisco dos Santos.
Alvaro Adolpho.
Remy Archer.
Victorino Freire.
Assis Chateaubriand.
Mathias Olympio.
Mendonça Clark.
Onofre Gomes.
Fausto Cabral.
Fernandes Távora.
Kerginaldo Cavalcanti.
Reginaldo Fernandes.
Ruy Carneiro.
Octacilio Jurema.
Argemiro de Figueiredo.
Apollônio Salles.
Novaes Filho.
Jarbas Maranhão.
Ezequias da Rocha.
Freitas Cavalcanti.
Rui Palmeira.
Maynard Gomes.
Lourival Fontes.
Neves da Rocha.
Lima Teixeira.
Attilio Vivacqua.
Ari Viana.
Sá Timoco.
Paulo Tinoco.
Paulo Fernandes.
Tarcisio Miranda.
Alencastro Guimarães.
Caiaido de Castro.
Gilberto Marinho.
Bernardes Filho.
Lima Guimarães.
Lino de Mattos.
Coimbra Bueno.
Costa Pereira.
Sylvio Curvo.
João Villasboas.
Filinto Müller.
Othon Mäder.
Gaspar Velloso.
Gomes de Oliveira.
Francisco Gallotti.
Saulo Ramos.
Daniel Krieger.
Mem de Sá (50).

O SR. PRESIDENTE:

A lista de presença acusa o comparecimento de 50 senhores 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 Suplente, servindo de 1.º Secretário, lê o seguinte

Expediente

OFÍCIOS

Dá Câmara dos Deputados, sob n.º 2.452, encaminhando autógrafos do seguinte

Projeto de Lei da Câmara
N. 347, de 1956

(N.º 131-C-1951, na Câmara dos Deputados)

Abre pelo Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial de Cr\$ 60.000.000,00, destinado à construção de uma ponte sobre o rio Paraná, ligando os Estados de São Paulo, e Paraná, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica aberto ao Ministério da Viação e Obras Públicas, consignado ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o crédito especial vigente por 4 (quatro) anos no valor de Cr\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de cruzeiros), destinado à construção de uma ponte sobre o rio Paraná, nas proximidades de Porto Epitácio, ligando os Estados de São Paulo e Mato Grosso.

Art. 2.º Essa quantia será entregue ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem em 4 (quatro) parcelas anuais de Cr\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de cruzeiros), sendo a primeira no exercício de 1956, para início das obras.

Parágrafo único. Os orçamentos relativos aos exercícios de 1957, 1958 e 1959 consignarão ao Ministério da Viação e Obras Públicas, para o Departamento as 3 (três) outras parcelas, respectivamente, de Cr\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de cruzeiros) cada uma.

Art. 3.º Se assim fôr considerado necessário pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, em vista do ritmo das obras, as parcelas relativas aos exercícios de 1957, 1958 e 1959 poderão ser desdobradas de outra maneira, por maior ou menor número de exercícios financeiros.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrário.

A Comissão de Finanças

Ainda na Câmara dos Deputados, sob ns. 2.464, 2.471 e 2.472, comunicando haverem sido aprovadas as emendas do Senado aos Projetos de Lei da Câmara ns. 171, 319 e 365, todos de 1956, enviados à sanção.

N.º 2.467, comunicando haver sido rejeitada a emenda do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 324, de 1953.

Aviso do Sr. Ministro da Justiça e Negócios Interiores:

N.º 4.325, transmitindo para a acolhida que merecer, os anexos memoriais de entidades de proprietários de imóveis do Brasil, em que são feitas sugestões a respeito do projeto, que prorroga a atual Lei do Inquilinato, ora em tramitação nesta Casa do Congresso Nacional.

Mensagens do Sr. Presidente da República:

Ns. 362 a 365, restituindo autógrafos dos seguintes Projetos de Lei da Câmara, já sancionados:

N.º 229, de 1956, que estabelece, no Orçamento, dotação específica para as obras de aproveitamento hidrelétrico do Estreito do rio Uruguai;

N.º 286, de 1956, que abre ao Poder Legislativo — Câmara dos Deputados — o crédito especial de Cr\$ 5.000.000,00 para a instalação de aparelhagem destinada à votação por processo mecânico;

N.º 230, de 1955, que dispõe sobre a cessão de um terreno à Prefeitura Municipal de Niterói, de propriedade da União, e

N.º 182, de 1956, que modifica o art. 1.º do Decreto-lei n.º 7.199, de 28 de dezembro de 1944, alterado pelo Decreto-lei n.º 8.005, de 27 de setembro de 1945 (Autoriza a concessão de subvenção à Fundação Brasil Central), e dá outras providências.

Parecer n. 1.287, de 1956

Da Comissão de Constituição e Justiça, sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 190, de 1955, que regulamenta a profissão de músico.

Relator: Senador Francisco Gallotti.

O Projeto de Lei da Câmara sob n.º 190, de 1955, visa regulamentar a profissão de músico.

As Comissões de Legislação Social e de Educação e Cultura já se manifestaram, opinando pela aprovação do Projeto.

Apenas, com muita razão, o Nobre Senador Ruy Carneiro, da Comissão de Legislação Social, observou que a palavra CATEGORIA, do art. 3.º, deve ser substituída pela palavra ESPECIALIDADE, pois que não existe categoria de músicos mas músicos com especialidade (pianista, violonista, trompista, etc.).

De nossa parte achamos que a palavra ARTISTA, do art. 5.º, deve ser substituída pela palavra MÚSICOS que melhor traduz o objetivo do projeto, mesmo sem entrarmos em pormenores se músicos são artistas ou artistas são músicos. Ainda, no mesmo art. 5.º, opinamos para que após a palavra profissional, entre vírgulas, sejam acrescidas as palavras "como atração" e isto para que o músico estrangeiro que aqui aporte, não sendo por um contrato — como atração — fique sujeito à legislação do presente projeto.

Assim apresento como emendas duas de redação e três outras, sendo uma aditiva e duas supressivas:

1) A palavra CATEGORIA, do artigo 3.º, deve ser substituída pela palavra ESPECIALIDADE;

2) A palavra ARTISTA, do art. 5.º, deve ser substituída pela palavra MÚSICOS;

3) Acrescente-se, entre vírgulas, após a palavra PROFSSIONAL, as palavras "como atração";

4) Suprimam-se as palavras "cantores e" na letra C do art. 6.º;

5) Suprimam-se as palavras "cantores e" na letra D do art. 6.º;

E' o nosso parecer.

Sala das Comissões, em 20 de novembro de 1956. — Argemiro de Figueiredo, Presidente. — Francisco Gallotti, Relator. — Mourão Vieira. — Ruy Carneiro. — Daniel Krieger. — Lourival Fontes. — Gaspar Velloso. — Gomes de Oliveira. — Lima Guimarães.

O SR. PRESIDENTE — Está finda a leitura do expediente.

Não há orador inscrito. (Pausa).

O SR. OTON MÄDER:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, acabo de receber do Presidente da Assembléia Legislativa do Estado do Paraná o seguinte ofício: "Senhor Senador:

Tenho a honra de passar às mãos de Vossa Excelência, para a devida apreciação, cópia autêntica de requerimento de autoria do Sr. Deputado Júlio Farah, aprovado por esta Assembléia em sessão de 13 do corrente.

Renovo a Vossa Excelência, ao ensejo, os meus protestos de alta estima e consideração".

O requerimento do ilustre Deputado Júlio Farah está assim formulado:

"Os jornais 'O DIA' e 'GAZETA DO POVO', o primeiro de domingo e o segundo de hoje, publicam o mapa rodoviário do Estado, no qual, além do novo traçado 'Curitiba-Ponta Grossa', que a publicação visa mostrar, aparece o traçado da rodovia federal, chamada 'Transbrasiliana' que partindo de Ourinhos, seu ponto terminal no Estado de São Paulo, penetra em nosso Estado por Melo Peixoto e atravessa todo o seu território, em busca de União da Vitória, na fronteira catarinense. E' para este traçado que desejo chamar a preciosa atenção da Casa, eis que o mesmo já se acha concluído de Melo Peixoto a Santo Antonio da Platina e quase pronto de Santo Antonio da Platina a Ibatí, devendo, desta última cidade, prosseguir no rumo de Irati e União da Vitória, preocupando-se em seguir a rota mais curta e desprezando uma cidade da importância de Ponta Grossa, que, pela posição que ocupa na economia do Estado e da própria União, não poderia, jamais, ser ignorada pelos técnicos do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Acontece que esse traçado mais curto, que reduz a distância total de apenas doze (12) ou quinze (15) quilômetros, no máximo, talvez vinte (20) quilômetros, afastando a 'Transbrasiliana' de cerca de quarenta e cinco (45) a cinquenta (50) quilômetros de Ponta Grossa, vai atravessar uma região de pouca densidade demográfica e econômica e para a qual não acrescentaria nenhum benefício, eis que ela é econômica, social e culturalmente dependente de Ponta Grossa e só através do comércio, da indústria, da rede bancária e das demais atividades que têm por centro a cidade de Ponta Grossa, se põe em contato com os demais grandes centros do país. Acontece, mais, que a região em causa já está servida por boas redes rodoviárias estaduais e em vias de ser ainda melhor aquinhoadas pelos planos do D. E. R. estadual, já em execução.

Sobreleva notar que o Paraná, um dos Estados líderes da produção nacional, não é nenhum deserto do Saara que se deva cruzar assim à pressa, com a ansia insofrida de chegar ao oásis do extremo meridional do país, como se só ali se encontrassem riquezas e bens merecedores da atenção do Rio de Janeiro. Pon-

ta Grossa é um grande centro que, por si só, mereceria melhores atenções do Governo Federal. É o grande entreposto da produção madeireira do sul e do oeste, da produção pecuária e ervateira, manufatureira e industrial do Estado. Em Ponta Grossa, no sul, como em Londrina, ao norte, se concentram a maior rede bancária, o maior número de fábricas e de estabelecimentos comerciais, instituições culturais, inclusive de ensino médio e superior. Daí por que o governo da União não pode, absolutamente, ignorar que, se Ponta Grossa merece a "Transbrasiliana", a "Transbrasiliana", por sua vez, precisa, e muito, de Ponta Grossa, que deve estar, obrigatoriamente, no seu roteiro, até mesmo por motivos de ordem estratégico-militar, já que em Ponta Grossa se encontra o 13.º R. I. e ali, ao seu lado, em Castro, o Regimento de Cavalaria e, num caso de mobilização das tropas, em Ponta Grossa é que teriam que se abastecer.

Com estas considerações, Sr. Presidente, e interpretando também o pensamento do meu Partido, cujo Diretório Regional estudou detidamente a matéria,

REQUEIRO

ouvida a Casa, se oficie ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, sugerindo-lhe, com os fundamentos deste requerimento, a modificação do traçado da "Transbrasiliana" (BR 14-L-S), para que o mesmo, a partir de Ibitati ou Ventania, se dirija diretamente a Ponta Grossa e dali a Irati e União da Vitória, oficiando-se também aos senhores representantes do Paraná, no Senado e na Câmara Federal, no mesmo sentido, para que Ss. Exas. reforcem a sugestão junto ao DNER e demais órgãos competentes do Governo da União.

Sala das Sessões, em 13 de novembro de 1956. — *Julio Farah*.

Sr. Presidente, é mais do que justa e procedente a reclamação do Deputado Julio Farah a respeito da passagem da Transbrasiliana por Ponta Grossa. Não preciso ressaltar a importância política, social e econômica desta cidade, que é a mais importante do Sul do Paraná, depois da Capital do Estado. Ali se concentram indústrias várias, e é um ponto chave de distribuição e entroncamento de diversas ferrovias e rodovias. A cidade progride num surto verdadeiramente auspicioso; há pouco tempo contava com quinze a vinte mil habitantes e hoje tem aproximadamente, sessenta mil.

Sr. Gomes de Oliveira — Permita-me V. Ex.ª lembrar, com razão, Ponta Grossa é chamada a "Princesa dos Campos".

O SR. OTHON MADER — Muito obrigado pelo aparte. Ponta Grossa é conhecida como a "Princesa dos Campos", porque se situa no Planalto dos Campos Gerais do Paraná e, pela sua situação privilegiada, é, pode-se dizer, a porta do interior e do Oeste paranaenses. Por todos estes motivos, uma estrada de rodagem da importância da Transbrasiliana, que corta o País de Norte a Sul, não pode deixar de tocar nesta cidade, mormente passará, conforme acentua o memorial, a cerca de quarenta quilômetros apenas da localidade. A circunstância implicaria a necessidade de futuramente fazer-se um ramal ligando Ponta Grossa à Transbrasiliana. Se, no entanto, elaboramos o traçado já passando por Ponta Grossa ou suas cercanias, numa distância relativamente curta, o problema estará resolvido.

Hoje em dia, Sr. Presidente, não se pode mais alegar custo de obras e movimento de terras, que seria, talvez, um pouco mais oneroso se passasse por Ponta Grossa, pois, diante das possantes máquinas de que hoje dispõe a engenharia, para a construção de estradas remove-se, com a maior facilidade, qualquer obstáculo que se anteponha à execução desses serviços.

O SR. PRESIDENTE:

(Fazendo soar os tímpanos) — Lembro ao nobre orador que resta apenas um minuto para o término do prazo regimental de que dispõe.

O SR. OTHON MADER — Sr. Presidente desejaria que V. Ex.ª me informasse qual o prazo normal do expediente, concedido pelo Regimento.

O SR. PRESIDENTE — Normalmente, o tempo do expediente das sessões extraordinárias é de meia hora. Como a presente sessão começou às nove horas e trinta minutos, o expediente termina às dez.

O SR. OTHON MADER — Julguei que, começando a sessão depois das nove e meia horas, o Regimento me permitiria meia hora integral.

O SR. PRESIDENTE — Lamento não poder atender ao nobre Senador, mas o Regimento é expresso e assim o determina.

O SR. OTHON MADER — Desde que o determina, vou cumpri-lo.

Sr. Presidente minha presença na tribuna se justifica como um apelo ao Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o ilustre Engenheiro Edmundo Regis Bitencourt, meu preclaro e querido colega de turma, porque juntos nos formamos na Escola Politécnica do Rio de Janeiro.

Pediria a S. Ex.ª atenção toda especial para este caso. A simples construção de um pequeno desvio de forma alguma prejudicaria o traçado geral, assás longo, e serviria à cidade de Ponta Grossa.

Não só Ponta Grossa precisa da Transbrasiliana, como esta necessita de Ponta Grossa, que é o ponto de concentração de carga e de passageiros.

Assim, até para maior eficiência do transporte de passageiros e de cargas para o Sul e para o Norte, claro que, se a estrada passar por Ponta Grossa, terá mais esse grande contingente para utilizar-se o leito da Transbrasiliana.

Sr. Presidente, deixo aqui meu apelo ao ilustre Diretor do Departamento Nacional de Estrada de Rodagem, para que estude com carinho a proposta da Assembléia Legislativa do Paraná, pois que, na verdade a sugestão do nobre Deputado Julio Farah foi aprovada por aquela Assembléia. (Muito bem.)

O SR. PRESIDENTE:

Está finda a hora do expediente. Passa-se à

ORDEM DO DIA

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, pelo Sr. Senador Lima Teixeira e outros Srs. Senadores, aprovado na presente sessão); tendo Pareceres favoráveis n.ºs 1.884, 1.285 e 1.286, das Comissões de Economia, de Transportes e de Finanças.

O SR. PRESIDENTE:

Continua a discussão. (Pausa.)

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, iniciamos, agora, a discussão do importante Projeto de Lei da Câmara n.º 346, do corrente ano.

É lamentável que o projeto tenha chegado à apreciação do Senado às vésperas do encerramento da votação do Orçamento da República.

Essa crítica já foi feita por vários colegas nesta Casa, e talvez não seja injusta que eu responsabilize a Câmara dos Deputados, pela situação angustiosa em que nos encontramos, de apreciar, examinar e discutir projeto desta natureza, em tempo tão curto.

Confesso, inicialmente, que tenho recebido do meu Estado, de autoridades municipais e estaduais, veementíssimas solicitações no sentido de apoiar todos o projeto ora em discussão, mas, devo acentuar, ao mesmo tempo, que não percebo a razão por que essas autoridades do meu Estado se interessem pelo nosso apoio à proposição, nos termos em que está concebida.

Parece-me, Sr. Presidente, que houve algum movimento, do Centro para os Estados e Municípios, exaltando virtudes ou vantagens que, na verdade, o projeto não apresenta. Estou certo de que, se essas autoridades, Prefeito e Governador, conhecessem bem os termos em que o mesmo está elaborado, poderiam pleitear sua aprovação, é certo, mas sugerindo-nos, ao mesmo tempo, emendas que o tornassem mais racional e menos danoso ao interesse coletivo.

Sr. Presidente, em primeiro lugar devemos considerar, que a Constituição Federal, logo no seu art. 1.º, estabelece que formamos uma República Federativa. Esse princípio da organização federativa do Brasil impõe que, na elaboração de todas as leis, tenhamos o cuidado fundamental e precípuo de fazer com que as vantagens de qualquer legislação se estendam, uniformemente, por todo o território nacional, de modo a evitar que uns Estados, sobretudo os subdesenvolvidos, sejam prejudicados pela concessão de privilégios a outras Unidades de maior capacidade econômica, maior progresso e melhor vida industrial e comercial.

Sr. Presidente, observei que, no projeto, em sentido geral, esse princípio federativo não foi bem atendido. A Federação é uma organização política, estatal que não assenta, só e exclusivamente, sobre a divisão territorial das unidades que a compõem. Ela obedece a princípios outros, mais importantes do que esses a que me referi de cunho puramente geológico, puramente territorial. A Federação mantém-se, sobretudo, pelo espírito de unidade nacional, necessário à organização do Estado, à estabilidade do regime, e não é possível conservar esse espírito sem que cultivemos o princípio de igualdade e equidade entre os componentes da República.

Vez por outra, Sr. Presidente, temos ouvido discursos brilhantes nesta Casa, e ainda há poucos dias, o nobre Vice-Líder do meu Partido, o Senador Ruy Palmeira, pronunciou oração nesse sentido, solicitando o apoio e a solidariedade dos seus colegas, desta e da outra Casa do Congresso, para as pretensões e reivindicações justas dos Estados nordestinos.

O Nordeste vem contribuindo para a vida do País com todas as energias de que dispõe, nos sentidos intelectual, moral e material. Não é só a contribuição do imposto, não é só essa cooperação patriótica para a manutenção dos órgãos governamentais, dos serviços públicos, mas é também a contribuição do sangue. Nas horas difíceis: nas horas em que periclitava a estabilidade das instituições, nas convulsões, nos movimentos internos, toda vez que se impõe esse sacrifício

supremo, em que o patriota se dispõe a imolar até a própria vida; nesses extremos, o Nordeste tem dado ao Brasil a mais valiosa contribuição para soerguer sempre o nome da nossa grande Pátria.

O Sr. Francisco Gallotti — V. Ex.ª diz muito bem.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Agradeço a V. Ex.ª.

Sr. Presidente, quando observamos a desorganização da vida econômica do Brasil, a crise extraordinária de divisas e o trabalho titânico do Governo, no sentido de restabelecer a ordem econômica e financeira, temos de reconhecer que o Nordeste se apresenta, nesse esforço das autoridades executivas e legislativas da República, com inestimável contribuição com produtos de exportação do maior valor, cumprindo esse grande dever patriótico.

Permitirá entretanto V. Ex.ª, Sr. Presidente, e os meus colegas, que eu diga, sem que nisso se possa vislumbrar o menor incentivo à ideia separatista, que há pelo Nordeste brasileiro, não direi espírito de revolta, mas ressentimento profundo, porque a atuação do Governo não se tem feito sentir naquela região com as vantagens que seus filhos esperavam. Enquanto, durante anos e anos seguidos, o Nordeste vem nessa situação deplorável, angustiosa, sofrendo a inclemência dos céus, mas sempre contribuindo, pelo seu trabalho, para o engrandecimento da Nação, os Estados do Sul desenvolvem sua economia, aumentam a riqueza pública e privada e prosperam, felizes.

Sr. Presidente, não vai nisso demonstração de inveja; ao contrário, vemos na prosperidade dos Estados sulinos um fator de que se orgulham todos os brasileiros e, repito, o engrandecimento material do País.

Não obstante, Sr. Presidente, temos razões de queixa. Enquanto observamos que a administração pública, olhando efeitos imediatos, auxilia, com o maior vigor as unidades federativas que, pelo seu progresso, produzem maiores rendas para a vida administrativa do País, o Nordeste trabalha quase abandonado, quase sozinho, porque as suas mais justas reivindicações não são atendidas pelo poder central à medida das suas necessidades evidentes.

O ponto que estou focalizando é da maior importância para a vida do regime, das instituições e para a estabilidade da nossa organização política. Se hoje há ressentimentos, queixas daquela região, dia virá em que com essa impressão de abandono, poderemos verificar, naturalmente, um sentimento de revolta em toda aquela região e a criação natural de um espírito separatista na vida política do Brasil.

Quando os Estados americanos se organizaram em República Federativa, Hamilton, como bem esclarece na sua monumental obra O Federalista, mostrava que, entre as grandes vitrudes do regime federalista, estava a ajuda da União aos Estados subdesenvolvidos. Via o grande mestre, Sr. Presidente, que o progresso, no regime federativo, deveria desenvolver-se, ao mesmo tempo, em todos os setores, em todos os Estados, e quando, em algum momento, se tornasse necessária a criação de um privilégio, que ele se fizesse não para os grandes Estados, não para os mais fortes, não para os mais poderosos, não para os de progresso mais intenso, de vida industrial e comercial mais grandiosa, mas para aqueles que mais precisavam de ajuda, de força material para a sua expansão.

O projeto que ora discutimos, além de outros defeitos gravíssimos, que irei enumerar, contém um anexo, conforme diz o art. 20, assim redigido:

Art. 20. Enquanto o Poder Legislativo não aprovar o Plano

de Viação Nacional, o Governo executará o programa de obras rodoviárias e ferroviárias previstas nas relações descritivas mencionadas no Anexo da presente lei.

Nesse anexo, Sr. Presidente, observamos, deploravelmente, que se traça um plano rodoviário, visando a um grupo de estradas, quase todas centralizadas, ou quase todas visando a Estados outros que não os nordestinos.

Ora, Sr. Presidente, falta logo a esse projeto o princípio de equidade, de justiça não só em relação a quaisquer tributos, como também o tato, a sensibilidade governamental para apreciar que estamos em um regime federativo e os recursos da região nordestina não poderiam centralizar-se quase exclusivamente nos Estados a que me refiro, Estados privilegiados aqui compreendidos no plano subordinado ao título "Troncos Principais".

É doloroso, Sr. Presidente, para nós, nordestinos, vermos esses tributos, que posso qualificar de escorchantes contra o povo, rumando para a execução de plano dessa natureza. São recursos que se originam de muitos sacrifícios e sofrimentos de uma região assolada pela seca, todos canalizados para a execução desse plano em que muitos outros Estados são beneficiados, menos os Nordestinos.

Outro ponto, Sr. Presidente, desejo focalizar, da maior importância porque já não se refere ao exagero dos impostos previstos nesse projeto, mas porque diz respeito aquilo que deve ser respeitado, sobretudo, em todas as nações cultas — a Carta Constitucional da República.

Não há legitimidade de ato governamental algum quando não praticado sob a égide da lei. O Governo perde a legitimidade de ação, quando viola a Constituição da República; quando age contra a Lei Magna, contra a Lei Fundamental. E o projeto em causa viola incontestavelmente a Constituição brasileira, de modo tão expresso, tão evidente que, às vezes, nos animamos a perguntar onde estão os assessores jurídicos do Chefe da Nação. Onde estão os juristas da Câmara dos Deputados, que deixaram passar projeto tão violador do espírito e da letra da Constituição Federal?

O artigo 15 da nossa Carta Magna, em sua alínea III, outorga, na verdade, à União a competência para decretar impostos sobre lubrificantes e combustíveis líquidos.

O Sr. Othon Mäder — V. Ex.^a dá licença para um aparte?

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Não há dúvida, portanto, relativamente à competência do Governo Federal, ou seja da União, para decretar os impostos em causa.

Agora ouvírei V. Ex.^a, nobre Senador Othon Mäder.

O Sr. Othon Mäder — V. Ex.^a perguntou, há pouco, onde estão os juristas da Câmara dos Deputados que deixaram passar projeto tão inconstitucional sem, naturalmente, fazerem reparos. Vejo, no Diário do Congresso Nacional de 23 de novembro o voto em separado do Deputado por Pernambuco, Oswaldo Lima Filho, em que S. Ex.^a aponta as inconstitucionalidades desse projeto.

Manda, então sejam suprimidos os artigos que V. Ex.^a também está inquirindo de inconstitucionais. Na Câmara, houve, pois, quem alertasse o Plenário sobre a inconstitucionalidade do projeto. Apenas o voto do Deputado pernambucano foi vencido e figura no Diário do Congresso como "em separado".

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Agradeço o aparte de V. Ex.^a. Na verdade, Sr. Presidente, quando me refiro à Câmara dos Deputados, para focalizar o projeto em discussão, só posso ter em vista a maioria, que, na verdade, representa o pensamento daquela Casa do Congresso. Foco justiça aos que lutaram e demonstraram a irregularidade e a inconstitucionalidade gritante da pro-

posição em causa, e, sobretudo, o caráter ostensivo dos tributos nela fixados.

Dizia eu, Sr. Presidente, quando tive a honra de ser apartado pelo nobre Senador Othon Mäder, que o art. 15 da Constituição firmou, na verdade, a competência da União para decretar os impostos referidos no projeto ora em discussão. O § 2.º desse artigo, porém, estabelece, expressamente, que, da renda resultante desses tributos, 60%, no mínimo, serão entregues aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, proporcionalmente à sua superfície, população, consumo e produção, nos termos e para os fins estabelecidos em lei federal.

E' bem claro o dispositivo constitucional a que me referi. A renda prevista na Constituição Federal tem destinação específica, ou seja a que acabei de citar.

O Projeto viola, flagrantemente, o § 2.º do art. 15 da nossa Carta Magna. O art. 7.º do Projeto respeita esse dispositivo constitucional, quando estabelece que, da receita resultante do imposto a que se refere a Lei 40% pertencem à União e 60% aos Estados, Municípios e Distrito Federal, proporcionalmente à sua superfície, população, consumo e produção, de acordo com o disposto na legislação vigente.

O Sr. Othon Mäder — V. Ex.^a dá licença para mais um aparte, pois quero colaborar com V. Ex.^a na interpretação desse artigo!

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Com todo prazer.

O Sr. Othon Mäder — Leio no Diário do Congresso o voto do Deputado Nestor Duarte, admitindo que a União legisle sobre o imposto, não lhe sendo permitido destinar os 60% de sua arrecadação para obras nacionais, mas sim, para as estaduais e municipais.

Segundo o estabelecido no projeto, aquela percentagem será desfalçada, em grande parte, em favor da Petrobrás e da Rede Ferroviária Nacional que são encargos da responsabilidade da União. E' mais uma exorbitância da lei.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Tem toda a razão o Deputado Nestor Duarte.

Como se vê, Sr. Presidente, essa distribuição prevista no § 2.º do art. 15, da Constituição Federal assegura aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal o direito à percepção da renda naquela percentagem ou proporção, a que me referi.

O projeto, entretanto, — como bem salientou, há pouco, o nobre Senador Othon Mäder — dá, destinação, que, numa palavra, significa a usurpação pela União da renda tributária dos Estados, Municípios e do Distrito Federal.

O Sr. Othon Mäder — Exatamente! O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — A União chama a si o direito de propriedade sobre renda pertencente a outras entidades públicas e faz a distribuição de modo inteiramente arbitrário, à sua vontade.

Quando a Constituição estabelece que tais rendas pertencem à União, aos Estados, aos Municípios e ao Distrito Federal, está implícito que só as entidades titulares desse direito poderão delas dispor.

E' bem verdade — e aqui devemos lealmente esclarecer — que pertencendo, embora aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal a arrecadação, determina o § 2.º do art. 15, no final, que cumpre à União regular a sua aplicação.

Esta disposição, Sr. Presidente não pode ser interpretada fora dos princípios da hermenêutica, isoladamente, violando o sistema tributário estabelecido na Carta Magna.

A União pode, na verdade, estabelecer, em lei ordinária, os fins a que se destinam tais ou quais rendas; mas, respeitando, como deve, o direito de propriedade dos Municípios, Estados e do Distrito Federal.

A União, ao estabelecer em lei ordinária a destinação das verbas pertencentes àquelas entidades, terá, necessariamente, que respeitar os limites territoriais dos Estados, Municípios ou Territórios.

Aplicar rendas pertencentes a determinados municípios, Estados ou ao Distrito Federal, em planos de natureza federal, ou noutros Estados, é, Sr. Presidente, violar a Constituição, usurpar a propriedade alheia, dar destinação ilícita aos dinheiros públicos — permita-me V. Ex.^a a expressão. Nem se alegue, Sr. Presidente, que esta é a verdadeira exegese do texto constitucional. "Uma Constituição não destrói a si mesma" — é um grande princípio de hermenêutica, introduzido pelo grande Professor Charles Hughes. Como dizia o grande mestre, o que ela dá com a mão direita não pode retirar com a esquerda.

Se a Constituição assegura que parte da renda tributária pertence aos Estados, Municípios e ao Distrito, não se pode, numa interpretação grosseira de outros dispositivos, retirar-lhes essa faculdade, esse poder, esse direito. A renda é estadual, é federal e é do Distrito. Vale dizer que, em qualquer outro dispositivo da Constituição, não poderemos encartar interpretação que venha violar, ferir esse direito, essa faculdade que aos Estados, aos Municípios e ao Distrito, expressamente assegura a Carta Magna, de dispor da renda que lhe é própria.

E tanto é, na verdade, renda própria do Estado, renda que tem de ser subordinada à administração estadual, mesmo que a União dite os fins de sua aplicação, que o art. 29 da Carta Constitucional no que se refere ao sistema de distribuição dos tributos entre a União, os Estados e Municípios, declara expressamente:

"Além da renda que lhes é atribuída por força dos §§ 2.º e 4.º do art. 15" ... (é o artigo que cometei há pouco) "... dos impostos que, no todo, ou em parte, lhes forem transferidos pelo Estado, pertencem aos Municípios os impostos."

Segue-se a discriminação.

Quero salientar, Sr. Presidente: se o tributo a que se refere o projeto em discussão é, na verdade, de propriedade do Estado ou do Município, por força de disposição constitucional, se o § 2.º do art. 15 assim dispõe, quando estabelece a distribuição dos tributos, o art. 29 vem reforçar a interpretação que, neste momento, dou ao projeto em causa.

Sr. Presidente, a matéria não é nova; ainda ontem, o nobre e brilhante Senador Mem de Sá comentava a inconstitucionalidade de outro dispositivo do Projeto, justamente aquele consubstanciado no parágrafo único do art. 16, que assim dispõe:

Os estoques de produtos existentes em poder de firmas ou companhias importadoras ou distribuidoras, 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.

Ora, Sr. Presidente, como salientou o nobre representante do Rio Grande do Sul, a inconstitucionalidade do parágrafo único do art. 16 é evidente.

Vê V. Ex.^a que se estabelece para uma lei de caráter tributário — uma lei de impostos — o efeito retroativo. Violam-se preceitos expressamente estabelecidos no art. 141, da Carta Magna, que não permite que a lei tenha efeito retroativo, a não ser nos casos por ela previstos.

Uma lei tributária, Sr. Presidente com efeito retroativo intranquiliza a Nação inteira: é um atentado contra a propriedade; afeta a segurança da

propriedade individual e estabelece, no país, um clima irrespirável para aqueles que sabem bem respeitar e compreender o que é o instituto da propriedade.

Uma lei tributária, com efeito retroativo, não há nada mais agressivo ao patrimônio individual. Imaginemos o que seria do bem particular se o cidadão ficasse à mercê de legislação dessa natureza. Passado o exercício Orçamentário, passada a administração anual de qualquer Governo Federal, Estadual ou Municipal, o Poder Legislativo, ficará com a prerrogativa de estabelecer, no ano administrativo, diferentes tributos que venham a recair sobre pessoas ou atos ocorridos nas administrações financeiras anteriores.

Tal disposição, consubstanciada no parágrafo único que ora analiso e ontem brilhantemente analisava o nobre Senador Mem de Sá, viola, flagrantemente, as garantias constitucionais prescritas no art. 141 e deixa a todos nós — a Nação inteira — numa situação de intranquilidade, porque, a vigorar o princípio da retroatividade das leis tributárias, desapareceu, de uma vez por todas, a garantia da propriedade individual.

O Sr. Novaes Filho — Muito bem.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — ... o instituto da propriedade individual.

Sr. Presidente, o projeto, em seu conjunto, contém, ainda, uma série de irregularidades, de injustiças e de erros administrativos. Já não quero analisar os efeitos, a sua repercussão na vida social do país; ninguém da maioria e da minoria, nenhum elemento do Congresso Nacional negará a consequência imediata da sua aprovação. Será a elevação do custo de vida, será o aumento da carestia e a agravação do desequilíbrio já existente na vida econômica do país.

Sr. Presidente, quando sentimos que o Governo tem o dever de contar a onda inflacionária; quando observamos que tem ele o dever de acorrer às necessidades populares, de diminuir o quanto puder, os sacrifícios já existentes no seio do povo, de uma Nação empobrecida, esgotada em sua capacidade tributária; quando observamos tudo isto, Sr. Presidente, que vemos? Em vez de ajuda, em vez de auxílio em vez das medidas de salvação, o que se observa é o Congresso votando projetos de lei que vem agravar a situação, aumentar a asfixia do povo, exigir-lhe novos sacrifícios e empobrecer, cada vez mais, esta Nação desgraçada.

Sr. Presidente, o projeto em discussão não merece o apoio do Congresso; hoje poderei dizer — uma vez que a Câmara dos Deputados já se pronunciou — não merece o beneplácito do Senado da República.

Inúmeras vezes tenho-me enchido de alegria e de júbilo cívico, verificando que esta Casa vai tomando suas deliberações em ambiente de serenidade, de tranquilidade e de bom senso. Tenho-me enchido de alegria sentindo que, nesta Casa, as paixões desavindas jamais penetraram. Aqui discutimos, colegas de todos os partidos, elementos da União Democrática Nacional, do Partido Social Democrático e do Partido Trabalhista Brasileiro. Muitas vezes, no calor da discussão, vamos ao exagero, mas, em exágrado compatível com a dignidade da Casa. Frequentemente nos apaixonamos, Sr. Presidente, mas não em nível prejudicial aos nossos trabalhos, à vida do Congresso e à respeitabilidade do Senado da República.

Em todas essas discussões, mesmo nas mais ardorosas, quando as coisas se inflamam e trocam apertes, os mais veementes, observamos sempre, um momento de calma e serenidade; é aquele em que a consciência do nosso dever impõe calma no exame dos problemas de interesse público. Sempre que está em causa esse interesse público; sempre que se ameaçam as instituições e o regime periclitam; sempre

que há um problema econômico, financeiro ou social, o Senado é uma que perde a divisão de linhas partidárias; perde as linhas políticas, as inclinações político-partidárias — quero repetir — para olhar, acima de tudo, a grandeza moral e material da Nação.

Sr. Presidente, este é o apelo que nesta hora faço, não mais ao Congresso, porque a Câmara dos Deputados já se pronunciou em apoio deste projeto, mas à nobreza, ao bom senso, ao patriotismo dos nobres colegas que aqui estão, no sentido de que olhem a significação econômica e social e as inconstitucionalidades gritantes e evidentes da proposição; e olhem, repito, o interesse da coletividade e de uma Nação que já está esgotada, empobrecida, e sacrificada.

Pego-lhes que votem este projeto com patriotismo, esquivando das irregularidades, das injustiças clamorosas que contêm e das violações flagrantes à Constituição da República; que o votem, enfim, inspirados pelo mais puro e sã patriotismo.

Sr. Presidente, poderíamos nós ser censurados por estarmos, nesta hora em que sentimos a necessidade de se completar o trabalho orçamentário da República, aproveitando esse pouco tempo que nos resta para fazer essa demonstração, esforço que talvez fosse entendido como um pensamento impatriótico de negar ao Governo a Lei de Meios necessária à vida administrativa do País.

Não, Sr. Presidente. Asseguro a V. Exa. e ao Senado que a nossa compreensão, o nosso senso de responsabilidade, as intenções dos nossos rumos e da nossa atuação são outros daqueles que se possam insinuar, perfeitamente.

Nós não desejamos negar ao Governo aquilo de que ele tem necessidade para promover o progresso nacional e resolver os problemas mais gritantes da vida administrativa.

Não é essa a nossa intenção, porque o Governo não é Partido; o Governo não é grupo político, o Governo não é facção. O Governo é o exercício efetivo da soberania, como dizem os mestres; é a Nação que se movimenta, é a ordem, é o império da lei, é o comércio, é a indústria, são os trabalhadores, os patrões, é tudo, Sr. Presidente, que constitui esse trabalho, esse labor intenso, essa atividade maravilhosa que promove a grandeza moral e material das Nações.

Por que negar ao Governo os elementos de que ele precisa?

Não é essa, repito, a nossa intenção, Sr. Presidente. A nossa intenção é fazer com que o Governo conduza o Estado realmente para os seus grandes fins, que se consubstanciam ou que se sintetizam na expressão "promover o bem-estar da coletividade".

O SR. PRESIDENTE:

(Fazendo soar os tímpanos) Relembra V. Exa. a interrupção para ponderar-lhe, que faltam apenas dois minutos para o término do prazo regimental de que dispõe para a discussão da matéria.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Agradeço a V. Exa., Sr. Presidente, e vou concluir.

Concluo declarando que a nossa intenção é, exatamente, mostrar os defeitos do projeto, a sua repercussão na vida social, as inconstitucionalidades de que está elidido e, por este meio, cooperar com o Governo e ajudá-lo a realizar os fins do Estado.

Não nos interessa saber quem é o Chefe da Nação; não nos interessa saber qual o Partido que venceu no último pleito. O que nos interessa, sobretudo para orientar, para inspirar nossa atuação nesta Casa, é examinar, é sentir o rumo que nos le-

vará ao encontro das aspirações do povo brasileiro.

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

Durante o discurso do Sr. Argemiro de Figueiredo, o Sr. Apolônio Salles deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Vivaldo Lima.

O SR. PRESIDENTE:

Continua a discussão. Tem a palavra o nobre Senador Alencastro Guimarães. (Pausa).

Não está presente.

Tem a palavra o nobre Senador Novaes Filho.

O SR. NOVAES FILHO:

(Não foi revisto pelo orador) — Senhor Presidente, o debate de matéria da importância do projeto em tela enaltece o Senado e prestigia a todos nós que aqui estamos com as altas responsabilidades de um mandato popular; enaltece a todos nós, que temos o dever indeclinável do exame minucioso, oportuno e sensato de todas as matérias submetidas à nossa apreciação, ao nosso estudo e à nossa deliberação.

Quando vemos um homem da estatura moral do nobre Senador Argemiro de Figueiredo, da sua sensibilidade patriótica, da altitude serena e altruística em que sempre se coloca face às questões que tem que debater, ocupar a tribuna, como acaba de fazer, chamando a atenção dos seus pares para ao aspecto constitucional da matéria, só temos que confiar na ação, na serenidade e no acerto das intervenções dos Senhores Senadores que atentarem para a sua relevância.

Sr. Presidente, tenho, desta tribuna, comentando a demora com que o projeto de Lei de Meios chega ao Senado para nosso exame, para nosso conhecimento da matéria como foi votada na outra Casa do Congresso.

Tenho várias vezes, demonstrado o prejuízo dessa prática, porque esta Casa fica impossibilitada de dar sua colaboração a matéria transcendente, de mais alto interesse para toda a vida nacional.

Tenho sempre lamentado que a Constituição atual desprezasse o princípio magnífico e salutar da velha Constituição de 91, quando dava ao Senado da República as prerrogativas que ele realmente deveria possuir ainda hoje. A Constituição atual mutilou de muito as atribuições do Senado Federal, diminuindo-lhe o prestígio, de modo que as matérias vêm da outra Casa do Congresso restando ao Senado Federal apenas poucas horas para o seu exame; e, se lhe introduz qualquer alteração, fica ao livre arbítrio da Câmara, considerar, ou não, as alterações aqui propostas e votá-las.

Não temos, porém, remédio, porque estamos em face de um dispositivo que, embora errôneo e prejudicial, é expresso na Carta Magna, e só uma reforma constitucional poderia seus vícios corrigir. Ao meu ver, o Senado da República, deve entrar em entendimento com a Câmara dos Deputados, e fazer-lhe ver a desatenção que, para nós, representa prática tão condenável, e que não consideraremos, de agora em diante, qualquer matéria que chegue ao nosso exame, como se diz na gíria "com a faca nos peitos". Não consideraremos as matérias que venham ao nosso exame com a recomendação expressa de que o Senado não tome conhecimento dela, mas apenas aceite o que a Câmara faz, sob pena de, se cometermos a indiscrição de promover qualquer alteração nos seus dispositivos, a outra Casa do Congresso as rejeitar. Devemos então, estabelecer, de pleno acordo, como imposição da nossa própria dignidade parlamentar, que projetos enviados nessas condições fiquem engavetados

nas Comissões específicas desta Casa. Assim, Sr. Presidente, sem dispositivo constitucional que resguarde as nossas atribuições mas pela nossa própria vontade, for deliberação da nossa energia, teríamos corrigido o que chamarei, sem qualquer desprimor para com nossos eminentes pares da outra Casa do Congresso, como um desapreço ao Senado Federal.

Sr. Presidente, já o debate do Orçamento é uma enxovalho, uma diminuição; o debate do Orçamento, às carreiras como o fazemos todos os anos, numa pressa louca, sem tempo de examinar nenhuma peça da proposta Orçamentária, os seus anexos, e de examinarmos com calma e prudência as emendas pertinentes e do interesse dos Estados que representamos, já isso constitui visível e indistigável desprestígio para o Senado da República. Ao mesmo tempo, se observarmos a elevação, a serenidade, as atitudes sempre graves e patrióticas desta Casa, face ao povo do Brasil, vislumbramos a impossibilidade a maneira serena, a grande altitude em que sempre todos nós nos colocamos no exame das proposições e no debate das matérias mais importantes.

Eu poderia, até, chamar a atenção do povo brasileiro para a circunstância de que nem o ódio nem a paixão jamais tiveram influência na condução dos nossos trabalhos.

Para comprovar esta assertiva, aí está o projeto que autoriza o Brasil a mandar pequeno contingente ao Canal de Suez, atendendo a apelo da ONU e de acordo com indeclináveis obrigações que assumimos num pacto celebrado entre quase todas as nações, com o propósito de resguardar a paz universal.

O que viu o povo brasileiro? Viu que na Câmara dos Deputados as paixões explodiram, e, no trato de matéria tão fácil de ser conduzida e orientada, até mesmo os membros da Maioria parlamentar, aqueles que a todo instante estão prontos à mais rápida decisão, em apoio ao Sr. Presidente da República, até esses falharam. Enquanto isto o povo brasileiro viu o Senado da República aprovar, unanimemente, aquela proposição, esquecido das questões políticas e, muito mais ainda, da pessoa do Chefe da Nação.

O Senado cumpriu seu dever com alta serenidade e responsabilidade, numa atitude grave que muito o recomenda, já não digo ao apreço mas ao respeito do povo, que pode não simpatizar com o Senado da República, mas que é obrigado a respeitá-lo, pela elevação com que age e pelas decisões que adota.

Sr. Presidente, tenho sempre feito restrições aos projetos submetidos ao nosso exame e que envolvem exageradas majorações, e isto com a mais alta autoridade, como sabe o Senado, pois há muito tempo condenei, desta tribuna, a errônea orientação do Sr. Juscelino Kubitschek quando, alto e bom som, dispôs-se a combater vigorosamente a inflação no país, aceitando, ao mesmo tempo, com vasto programa de investimento.

Sempre preferi que primeiro se cuidasse da ordem interna da Casa, se promovesse, a todo transe, o equilíbrio orçamentário; que se deixasse, para horas mais folgadas algumas realizações notáveis, de grande e indistigável rendimento, de grande e indistigável interesse para o futuro do Brasil, das quais, infelizmente, não poderíamos cuidar numa hora em que a inflação aí está, devastando e correndo todas as energias nacionais.

Assim, Sr. Presidente, quando me oponho às exageradas majorações de impostos que têm chegado a esta Casa do Congresso, não o faço com nenhum sentido de restrições ao Governo da República, nem pelo desejo de estar circulando nesta tribuna, faço-o por imperativo da minha consciência e de acordo com os pontos de

vista que tenho sustentado perante o Plenário desta Casa.

O Sr. Lima Guimarães — V. Exa. dá licença para um aparte?

O SR. NOVAES FILHO — Com muito prazer. V. Exa. é um dos meus eminentes mestres, sobretudo no que diz respeito ao Direito Constitucional, em que sou muito fraco, como modesto plantador de cana.

O Sr. Lima Guimarães — V. Exa. é excessivamente generoso. Mestre, na realidade, é V. Exa., que quer passar aqui apenas por plantador de cana...

O Sr. Mem de Sá — Modesto!

O Sr. Lima Guimarães — ... quando é grande mestre de Direito e grande elemento nesta Casa. Quero pleitear a atenção de V. Exa. para um aspecto do problema.

Estamos diante de uma situação real: um orçamento brutalmente deficitário. Para cobrir esse déficit, temos dois caminhos: a majoração do imposto ou a emissão de papel moeda. Não temos alternativa. Penso que V. Exa. que ataca a inflação, não pode absolutamente concordar com a emissão de papel moeda. Resta, então, a majoração do imposto. Qualquer das duas formas trará a mesma consequência, isto é, a elevação dos gêneros de primeira necessidade, o encarecimento do custo de vida. Temos, portanto, de escolher um desses dois caminhos.

O Sr. Mem de Sá — O nobre orador permite um contra-aparte ao nobre Senador Lima Guimarães?

O SR. NOVAES FILHO — Com muito prazer.

O Sr. Mem de Sá — S. Exa. esqueceu um pequeno pormenor. O imposto que estamos discutindo não está consignado para o equilíbrio orçamentário, constitui um fundo à parte.

O SR. NOVAES FILHO — Perfeitamente.

O Sr. Mem de Sá — Assim, o aparte do nobre representante de Minas Gerais cai pela base.

O Sr. Lima Guimarães — Não pela base, porque estou contestando ao nobre orador quando diz que é contra toda e qualquer majoração de imposto, porque essa é justamente inflacionária. Teremos, portanto, a inflação de qualquer forma, seja com a elevação do imposto, seja com a emissão de papel moeda.

O SR. NOVAES FILHO — Agradeço a autorização intervenção do eminente representante de Minas Gerais. O nobre Senador Mem de Sá respondeu-lhe com o que eu ia dizer. O projeto ora em discussão não consigna nenhuma providência relativa ao que S. Exa. almeja, ou seja, o equilíbrio do Orçamento.

Já afirmei, desta tribuna, que, entre a majoração de imposto e o funcionamento dessa máquina escusa da emissão, sou pela majoração de impostos, mas pela majoração consciente, medida, pela solicitação à capacidade já esgotada dos contribuintes do Brasil medida, pela solicitação à capacidade já esgotada dos contribuintes do Brasil de mais um reforço, de mais um sacrifício, até quanto bastasse para o equilíbrio orçamentário. Infelizmente, porém as majorações solicitadas com essa finalidade são muito exageradas, como já demonstrei desta tribuna, por ocasião do debate do imposto de lucros extraordinários, onde também, à última hora, tivemos de permitir o enxerto de vários dispositivos, alterando as cobranças relativas ao imposto de renda. Já anteontem a propósito de telegrama vindo de Pernambuco, e referente às reavaliações evidentes eu calculava — e o declarei a vários jornalistas desta Casa que publicaram a notícia — só naquela parte os trinta por cento exigidos dos contribuintes até 30 de outubro dariam, sem nenhuma dúvida, uma arrecadação de cerca de três bilhões de cruzeiros. Os técnicos do Ministério da Fazenda riram do meu otimismo, porque, por uma questão de gentileza, não quiseram tachar de exagero

de senador. Agora, aí está; só Pernambuco, o meu Pernambuco requemado, pequenino e distante, mas onde moureja um povo da mais alta capacidade de trabalho, e iniciativa, só o meu Pernambuco vai concorrer com cerca de 300 milhões de cruzeiros. Imaginem São Paulo, Minas Gerais, Distrito Federal, Rio Grande do Sul, onde os parques industriais são tantas vezes maiores, mais pujantes do que o parque industrial de Pernambuco.

O Sr. Bernardes Filho — Permite V. Ex.ª um aparte?

O SR. NOVAES FILHO — Com todo o prazer.

O Sr. Bernardes Filho — V. Ex.ª está sendo até muito generoso. Há uns tantos técnicos que, quando nós, representantes do povo no Parlamento, nos metemos a dar nossa opinião com conhecimento de causa, julgam que exageramos. Muitos deles nos classificam de ignorantes ou pensam que o somos, acham que não temos o direito de invadir a seara alheia no cumprimento do nosso dever, nem de opinar sobre matéria que também conhecemos.

O SR. NOVAES FILHO — V. Ex.ª excelência diz muito bem. A propósito é preciso ressaltar que, recebendo projetos como este, o Senado da República não tem fugido ao seu exame embora dispondo apenas de poucas horas para coligir alguns dados.

Ainda ontem, Sr. Presidente, com que esforço de matuto do massapé pernambucano...

O Sr. Lima Guimarães — Boa pilheria.

O SR. NOVAES FILHO — Não é pilheria, é verdade.

V. Ex.ª, nobre Senador Lima Guimarães, é grande jurista do Estado montanhês, de Estado que pela sua situação geográfica se coloca nas culminâncias...

O Sr. Mem de Sá — Nobre Senador Novaes Filho, não é um pouco exagerado o qualificativo de "matuto do massapé pernambucano" para Vossa Excelência?

O SR. NOVAES FILHO — Chama-se Pernambuco "matuto" ao homem que mora no mato, o que não quer dizer que não tenha ele consciência de seu dever, nem possa ser homem ilustrado. Haja vista que os senhores de engenho de Pernambuco foram os que mais chefiaram Gabinetes, no Segundo Império. Houve até um, autor do melhor dicionário da língua portuguesa. V. Ex.ª perdoe o calor, o entusiasmo diante de Vossa Ex.ª.

O Sr. Mem de Sá — Matuto é quem mora no mato. V. Ex.ª acha que a Rua Senador Vergueiro é mato?

O SR. NOVAES FILHO — Não moro no Rio de Janeiro; tenho nesta bela Cidade uma residência enquanto o povo pernambucano quiser que minha voz se erga, como a de representante que interprete o menor dentre seus desejos.

O Sr. Mem de Sá — Nesse caso V. Ex.ª ficará aqui.

O SR. NOVAES FILHO — Se V. Ex.ª for pernambuco ou quiser informações sobre a minha residência, o nobre Senador Apolônio Sales poderá dizer-lhe que não resido na Cidade do Recife, moro no campo, num velho engenho que pertenceu a Fernandes Vieira.

O Sr. Victorino Freire — Um dos melhores solares do Estado.

O Sr. Bernardes Filho — Permite V. Ex.ª um aparte?

O SR. NOVAES FILHO — Com todo o prazer.

O Sr. Bernardes Filho — Matuto é exagero de V. Ex.ª que embora vivendo na cidade, não teria perdido as virtudes do matuto.

O Sr. Victorino Freire — V. Ex.ª é senhor de engenho que tem muito boa residência no Recife.

O SR. NOVAES FILHO — Realmente, todo senhor de engenho em Pernambuco tem sua boa casa, mas não constitui a minha. São solares que passam de geração a geração.

O Sr. Mem de Sá — V. Ex.ª acaba de confessar que ficará residindo à Rua Senador Vergueiro e não no mato até os últimos instantes de sua vida — que lhe seja muito longa.

O SR. NOVAES FILHO — Perfeitamente.

O Sr. Mem de Sá — Por certo o povo pernambucano renovará todos os mandatos que forem necessários para que V. Ex.ª não deixe de ser o porta-voz daquelas virtudes dos guararapes.

O SR. NOVAES FILHO — V. Ex.ª, me traz agora um grande augúrio, e toca a minha sensibilidade. Não sei se daqui a seis anos estarei em condições de exercer a tribuna com esta aluna pura de pernambucano, que deseja a grandeza do Brasil, que não alimenta no coração outro sentimento que não o de zelar pela grandeza da nacionalidade.

O Sr. Mem de Sá — V. Ex.ª agora está no ponto. (Riso).

O SR. NOVAES FILHO — Obrigado a V. Ex.ª. Se realmente a vida começa depois dos quarenta, estou no ponto.

O Sr. Mem de Sá — V. Ex.ª está engatinhando. (Riso).

O Sr. Calado de Castro — Permite V. Ex.ª um aparte?

O SR. NOVAES FILHO — Com todo o prazer.

O Sr. Calado de Castro — V. Ex.ª acaba de falar nos matutos de Pernambuco. Desejo dizer a V. Ex.ª que foram eles que deram início à nossa nacionalidade. Pernambuco, realmente, começou o Brasil com aquele gesto brilhante do povo pernambucano em 41: quem, como eu, percorreu aqueles campos de batalha, sente-se avaldeado e orgulhoso.

O Sr. Victorino Freire — Também sou matuto.

O SR. NOVAES FILHO — Sensibiliza-me o depoimento do eminente Senador Calado de Castro, porque realmente os braços e o cérebro da Revolução Restauradora da Unidade Nacional foram os velhos matutos pernambucanos. Diz V. Ex.ª muito bem — foi lá que se alicerçou a nossa nacionalidade, porque, realmente, naquelas plagas gloriosas teve início a organização do Exército Nacional, de que V. Ex.ª é figura das mais brilhantes e respeitáveis.

O Sr. Calado de Castro — Agradeço a V. Ex.ª.

O Sr. Victorino Freire — Nesta questão de matuto eu reivindico um pouco para mim, porque venho ainda de mais longe do litoral do que o nobre orador.

O SR. NOVAES FILHO — Senhor Presidente, deixo de fazer outras referências ao projeto porque vão assustar o Plenário. Estou certo de que, hoje, muitos membros da Maioria terão de nos acompanhar em consciência contra a maneira como dispõe sobre as majorações.

Dizia eu que projetos dos mais importantes são debatidos aqui, às câmaras, sem dispormos do menor tempo para um exame, para coligirmos dados, para examinarmos os elementos indispensáveis a que tenhamos um pronunciamento à altura das tradições desta Casa. Mesmo assim, nessa sofreguidão, nessa pressa abrir e fechar de olhos para o exame de importantes matérias o Senado não tem falhado até hoje não fugiu ao cumprimento do seu dever.

Ainda há pouco ouvimos a magnífica lição de mestre oferecida pelo Senador Argemiro de Figueiredo, quando, exaustivamente, mostrou as inconstitucionalidades de que se reveste o projeto em Causa.

O Sr. Argemiro de Figueiredo — Agradeço muito a generosidade de V. Ex.ª.

O SR. NOVAES FILHO — Não estou sendo generoso com V. Ex.ª.

O Sr. Argemiro de Figueiredo — Brilho está tendo V. Ex.ª, na análise a que procede da matéria.

O Sr. Mem de Sá — Ambos se igualam no brilho.

O SR. NOVAES FILHO — Estou fazendo justiça a V. Ex.ª, Senador Argemiro de Figueiredo, que, pela sua seriedade, pela autoridade moral de

que se acompanha, é, sem dúvida, um dos nossos pares que honram e dignificam os trabalhos desta Casa.

Os Srs. Lima Guimarães e Mem de Sá — Muito bem.

O SR. NOVAES FILHO — Senhor Presidente, lamento muito que o Senado da República... permita-me a Mesa uma interrupção, talvez um tanto estranha e não regimental, mas, se V. Ex.ª, pudesse mandar trazer-me uma xícara de café, ficaria sumamente grato.

Como dizia, lamento muito o papel que o Senado da República vem desempenhando, de chancelador das iniciativas da Câmara dos Deputados, tolhido na sua ação, tolhido na sua liberdade pela falta material do tempo para o exame das proposições que nos chegam da outra Casa do Congresso.

Lamento, Sr. Presidente, ver depreciado o Senado da República, Casa que sempre mereceu meu mais alto apreço. Creio já ter tido ensejo de aqui declarar, que, quando bem novo, acompanhando um tio meu, então Senador por Pernambuco, sentia imensa validade ao ouvir nesta tribuna vozes das mais brilhantes, das mais autorizadas da cultura, das inteligência e dos altos sentimentos do povo brasileiro. Hoje, Sr. Presidente, sinto certa melancolia.

Perdoe-me V. Ex.ª um pouco de silêncio enquanto tomo este café.

O Sr. Victorino Freire — O açúcar deve ser pernambucano.

O SR. MEM DE SÁ — Talvez até seja do senhor de engenho.

O Sr. Novaes Filho — Quem sabe se não é dos verdes canaviais do Senador que ocupa a tribuna?

O Sr. Mem de Sá — Verdes e extensos.

O Sr. Victorino Freire — Dos extensos canaviais do matuto, com estradas asfaltadas...

O SR. NOVAES FILHO — Extensos é generosidade de V. Ex.ª; curtos e bem cuidados, sim.

O Sr. Mem de Sá — Verdes, extensos e largamente produtivos.

O Sr. Victorino Freire — Extensos, afirmo a V. Ex.ª, pois os conheço.

O SR. NOVAES FILHO — Lamento, Sr. Presidente, como tive ensejo de acenar, as restrições impostas a esta Casa pela Carta Constitucional em vigor.

A propósito da matéria em debate, permito-me, também, recordar dispositivos dos mais salutares da Constituição Brasileira de 1934, que infelizmente, não foi reproduzido na Carta Política em vigor. Dispenha, co

alto bom-senso, onde os impostos não poderiam ser majorados, de um exercício para o outro, em mais de 20 %.

Sr. Presidente, num país jovem como o Brasil — e nós sabemos como aos meios é fácil a elaboração de planos — aquele dispositivo era, realmente, salutar. Infelizmente, porém, não consta da atual Carta Constitucional. Daí, assistirmos à votação de projetos, majorando exagerada e inconvenientemente os impostos, em prejuízo dos altos interesses da coletividade.

Projetos como este, Sr. Presidente, que contém vinte e quatro artigos e cujos anexos ocupam oito páginas do avulso, são entregues ao Senado para exame rápido, de poucas horas. Mesmo assim, eu ontem coligi dados, enumerei as majorações dentro das exigências da proposição, para mostrar a que exagero de arrecadação iríamos atingir.

Alinhei, outrossim, elementos, para demonstrar como, através da emenda, que enviei, ontem, à Mesa, alterando o art. 2.º do projeto, se alcançaria resultado, com majoração razoável, justa. Infelizmente, Sr. Presidente, o trabalhinho tão esticado do agricultor pernambucano, e que aqui deixei na minha bancada, hoje não mais encontrarei. Terrei, agora, num

esforço supremo, que recapitular, de memória, os dados coligidos, para dar ao Plenário a medida exata do exaço, do prejuízo, do crime, que, para a vida social e econômica do País, o projeto, nos termos em que se encontra, vai representar.

Devo dizer e ao Senado, com a seriedade que sempre me acompanha no exame de qualquer matéria, nesta Casa, que, em princípio, sou simpático ao projeto. Temos votado tantas proposições, majorando impostos e alterando taxas de maneira espetacular, que não seria denotado exigissemos um pouco mais de esforço de certa massa de contribuintes, na majoração de tributo que, de perto, interessa, pela sua redistribuição, aos Estados e Municípios.

Em princípio, Sr. Presidente, sou favorável à proposição, e não exercitaria esta tribuna se nos tivesse chegado em moldes consentâneos com a conjuntura em que está vivendo o Brasil.

Sr. Presidente, fala-se muito sobre o custo de vida em que se debate o povo brasileiro. O Governo da República tem, repetidas vezes, promettido medidas urgentes e hábeis para a contenção da alta veriginosa do cust de vida no Brasil. Sabemos o quanto essa situação desassossegada as populações, gera o descontentamento e cria ambiente de aperturas financeiras tremendas para as classes menos favorecidas.

Sr. Presidente, este projeto, para cujas consequências chamo a atenção do Plenário e do povo brasileiro, traz involução dos mais simpáticos, com letras douradas, apresentando vasto plano de melhoramentos em diferentes setores da vida nacional, dentro de prazo que estipula.

Este projeto Senhor Presidente — e peço aos Senhores Senadores que anotem minha advertência, porque, infelizmente, será profética — com suas exageradas majorações para investimentos, obras, realizações, dentro de determinado prazo, embora acene para o povo brasileiro com grandes benefícios num futuro próximo, será catastrófico na sua ação imediata! Nenhuma outra lei incidirá, tão diretamente quanto esta, sobre o custo de vida no Brasil!

Com a majoração dos impostos sobre combustíveis líquidos, todos os fretes rodoviários, marítimos, fluviais, de estradas de ferro — vão subir, imediatamente, no Brasil, num mínimo de vinte por cento!

Todo o transporte no Brasil depende do combustível líquido.

Vivemos num país de grandes extensões, onde as tarifas têm que ser altas porque organizadas sob o critério da quilometragem. Tendo as rodovias, as ferrovias; enfim todos os sistemas de transportes no Brasil, que atravessa dezenas e centenas de quilômetros, de regiões de produção deficiente e, portanto, de baixo rendimento, os fretes são reconhecidamente caríssimos, e exercem grande influência sobre a vida do povo pois elevam o custo dos meios de subsistência.

O Sr. Lima Guimarães — V. Ex.ª dá licença para mais um aparte?

O SR. NOVAES FILHO — Com muito prazer.

O Sr. Lima Guimarães — A incidência do imposto não elevará nem de 5% a despesa do transporte, de modo que a majoração que V. Ex.ª está prevendo, de 20%, não pode ocorrer por conta do imposto.

O SR. NOVAES FILHO — Eu, ocsou um otimista e já o tenho proclamado desta tribuna — quisera ter, nesta hora, o optimismo de V. Ex.ª.

O Sr. Lima Guimarães — Não é optimismo; é a realidade, de V. Ex.ª.

O SR. NOVAES FILHO — No momento em que o projeto entrar em execução todas as tarifas serão aumentadas e o custo da vida há de

sofrer, indistintamente, uma grande alta.

O Sr. Lima Guimarães — Em virtude da ganância; não do imposto.

O SR. NOVAES FILHO — V. Exa. verá como surgirão reivindicações de melhoria de salários, reajustamentos disso e daquilo.

Esse projeto, Senhor Presidente, de quantos temos votado nesta Casa, de majoração de impostos, nos termos em que está vazado, ocasionará aos maiores prejuízos à coletividade brasileira.

Senhor Presidente, perdi os dados que havia ontem coligido, mas, de memória, os procurarei recapitular.

Preste bem atenção o Senado, mesmo aqueles colegas que dormiram tarde façam-me a grande homenagem de um pouco de atenção para a minha advertência.

O Sr. Gomes de Oliveira — V. Exa. merece sempre a homenagem de ser ouvido.

O SR. NOVAES FILHO — Obrigado. É a generosidade da grande fidalguia de V. Exa. para com um modesto colega.

Senhor Presidente, os tributos que que cogita a proposição somam, atualmente, quatro bilhões e meio de cruzeiros e irão render, dentro do prazo estipulado sessenta e dois bilhões de cruzeiros.

O Sr. Victorino Freire — Em quantos anos?

O SR. NOVAES FILHO — Em quatro anos. Veja o Senado que o aumento vai ser escorchantemente.

O Sr. Lima Guimarães — Sessenta e dois bilhões em quatro anos?

O SR. NOVAES FILHO — Em cinco anos, contando com o exercício que já está praticamente findo.

Pela emenda que enviei à mesa conservando o tributo dentro das condições atuais, V. Exa. verificará que o aumento é tremendo. Proponho a majoração para 1957, de 30%; para 1958 — 40% e para 1959 — 50%. Em igual período previsto no projeto teríamos arrecadação de cerca de dez bilhões de cruzeiros.

Se a juntarmos à arrecadação de vinte e dois bilhões de cruzeiros — vamos admitir que não sofresse crescimento, porque não é *ad valorem*, — vamos admitir que não houvesse grande aumento no combustível líquido importado — assim, Senhor Presidente, teríamos dado no período previsto pelo Governo, para execução dos seus planos, receita superior a trinta bilhões de cruzeiros.

Não sei por que o Senado não se assusta quando ouve falar em tantos bilhões. Naturalmente, porque os Senhores Senadores representantes de Estados de outras possibilidades econômicas, de regiões ricas, com grande futuro, não vêem, como eu, que sou do Estado de Pernambuco, o ingente esforço com que a minha terra arrecada um bilhão e meio de cruzeiros. Quando ouço falar em aumento, num só tributo, de cerca de seis a sete bilhões de cruzeiros por ano, é claro, que sinto horror, por verificar que a capacidade tributária do povo já não suporta elevação tão exageradas.

Senhor Presidente, este projeto se destina, realmente, à consecução de atos e meritórios propósitos: Toda essa arrecadação alucinante se destina a emprego, no sentido da realização de algumas das famosas metas do eminente e honrado Sr. Presidente da República.

Não sei, porém, dentro dos limites da minha inteligência e do meu espírito de observação, como atingir essas metas tão úteis e tão louváveis, dentro de uma conjuntura difícil como a que o Brasil atravessa, com o custo de vida elevadíssimo, com todos os impostos grandemente majorados, com salários já reajustados, com desequilíbrio patente em várias fontes de produção.

Senhor Presidente, acho que melhor andariam Governo e Congresso se mais parcimoniosos fossem nos seus planos de aceleração do progresso nacional, sem incorrer em erros como os que o projeto representa, porque se o Senado o aprovar, dentro das exigências fiscais em que se encontra redigido, teremos concorrido para que o custo de vida do Brasil se acelere de maneira tremenda, trazendo efeitos desastrosos a toda comunhão nacional.

O Sr. Bernardes Filho — V. Exa. permite um aparte?

O SR. NOVAES FILHO — Com todo o prazer.

O Sr. Bernardes Filho — Devo dizer a V. Exa. que considero a culpa em parte do Presidente da República, nessas e noutras iniciativas. A grande verdade é que lhe são elas propostas para atender às suas idéias, mas com exame unilateral do problema.

O setor da administração interessado, digamos, no desenvolvimento do sistema rodoviário do País, encara o problema só por esse lado; esquece, certamente, não sei se de propósito ou não, de chamar a atenção do Presidente da República para inconvenientes que há em projetos dessa natureza, que não podem ser considerados unilateralmente. Tem tais repercussões na economia do País que devem ser objetos de exame pelo conjunto da administração e não apenas, por um setor dela, como aconteceu neste caso. Apenas foi ouvido o Ministério da Viação e Obras Públicas. Não parece a V. Exa.?

O SR. NOVAES FILHO — Perfeitamente. O aparte de V. Exa. constitui valiosa colaboração ao desenvolvimento dos meus pontos de vista.

O Sr. Othon Mäder — V. Exa. permite um aparte?

O SR. NOVAES FILHO — Com todo o prazer.

O Sr. Othon Mäder — A observação do nobre Senador Bernardes Filho é inteiramente procedente. Examinada ao Congresso por sugestão do Ministro da Viação e Obras Públicas, amparadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Esse Departamento tinha interesse em realizar seu programa e o Ministro da Viação, por sua vez, o encampou. Os assuntos fiscais estão concentrados naturalmente no Ministério da Fazenda, mas o Ministro se omitiu completamente na Mensagem a respeito do aumento de tributos sobre combustíveis líquidos.

O Sr. Victorino Freire — Se se omitiu, foi porque quis.

O Sr. Othon Mäder — Não foi ouvido.

O Sr. Mem de Sá — Posso adiantar mais: esse projeto envolve um verdadeiro "golpe" contra o Ministro da Fazenda.

O Sr. Bernardes Filho — Há muita gente que anda atrás de sombra e água fresca.

O Sr. Gomes de Oliveira — Será, talvez, a falta do Ministério da Economia para ser ouvido em casos como este em que, realmente, a orientação de determinado setor da administração pode influir na economia. Serve aquele setor, mas com repercussão, às vezes, desastrosa no conjunto da vida econômica do país.

O SR. NOVAES FILHO — Perfeitamente. Muito grato à intervenção de V. Exa.

Sr. Presidente, considero que, realmente, os organizadores desse plano para execução do qual pedem recursos ao Congresso se inspiraram em altos propósitos; pretenderam, seguindo o programa atual, precipitar o progresso do Brasil.

Infelizmente, as dificuldades de vida em que nos debatemos não nos permite em boa consciência fornecermos os recursos escorchantes para a realização de um programa magnífico, a situação atual do País

exige pouco mais demora para sua execução.

Não estou contra o plano; ao inverso, verifiquei, pelo Projeto, que ele atende até a finalidade turística, — inclusive postos de serviço, estações, hotéis, restaurantes, campos de pouso, etc., etc. Trata-se de proposição interessantíssima, destinada a um povo de alto progresso, de grande compreensão, mas, infelizmente, adlável, pela maléfica repercussão que terá elevando o custo da vida e criando maiores embaraços e dificuldades ao Governo da República, tão cheio de problemas a solucionar e obstáculos a vencer.

Não sou, repito, contra o projeto — digo alto e bom som ao Senado — no plano que ele estabelece; sou contra a oportunidade. Não vejo como possamos exigir do contribuinte brasileiro, já tão esgotado nas suas fontes tributárias, mais o sacrifício dessas avultadas majorações de bilhões e bilhões de cruzeiros para um plano magnífico, porém não comportado pelas condições atuais da República.

Sr. Presidente, assim argumentando, não estou fazendo demagogia ou criando dificuldades ao governo; pelo contrário, sempre mantive relações muito amistosas com o atual Chefe da Nação, contra o qual não tenho restrições pessoais. Se o combati nas urnas foi para seguir o destino do meu candidato; jamais, no entanto, neguei a S. Exa. o direito de pleitear o alto posto em que se encontra. Lutei para que os partidos revissem as suas posições e marchássemos para aquele pleito numa fórmula alta de entendimentos. A mim me parecia, talvez enganado pela estreiteza da minha visão (não apoiados) que após os fatos dolorosos de 24 de agosto o Brasil só tinha um caminho a seguir na sucessão presidencial: o do juízo, o do bom-senso, que era adotar uma fórmula de paz e compreensão.

Tudo isto, porém, já passou. Pertence ao passado. Temos, no entanto, que enfrentar o futuro; e sabe o Senado que a minha posição nesta tribuna foi sempre a da defesa inflexível do prestígio da legalidade da República.

Assim, um homem que se apresenta para o debate de proposição desta ordem, acompanhando das atitudes a que agora se refira, unicamente para mostrar isenção de ânimo, tem a estimulá-lo os melhores propósitos, sem quaisquer sentimentos mesquinhos ou restrições de ordem moral.

Sr. Presidente, peço ao Senado da República, sobretudo à Maioria, sempre cordata na resistência dos seus pontos de vista, sem, contudo, perder o senso da cordialidade e que tem a orientá-la líderes do porte de Lima Teixeira...

O Sr. Lima Teixeira — Obrigado a V. Exa.

O SR. NOVAES FILHO — ... Filinto Müller, Kerginaldo Cavalcanti e Atílio Vivacqua que examine até onde chegam os seus compromissos político-partidários. Não esqueçam, no entanto, os exageros de um projeto como este, embora contenha ele plano magnífico; que até honra o eminente Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, mostrando o desejo de S. Exa. de realizar uma grande obra administrativa e ligar o seu nome a altos empreendimentos do Brasil. Infelizmente, porém — exige-se, para a execução dessas obras, uma majoração de impostos danosa e de mais profunda repercussão na vida econômica do País.

O Sr. Gomes de Oliveira — V. Exa. dá licença para um aparte?

O SR. NOVAES FILHO — Ouvirei V. Exa. com prazer.

O Sr. Gomes de Oliveira — O nobre colega faz, realmente, considerações impressionantes. Não fossem as circunstâncias em que o projeto está sendo votado, haveríamos de ponderar

melhor as repercussões que o mesmo poderá trazer.

O SR. NOVAES FILHO — Sou grato à intervenção do nobre colega, Senador Gomes de Oliveira, a quem me prendem grande estima e respeito pela altitude e dignidade com que presidiu esta Casa, em horas trepidantes e graves dos nossos trabalhos.

O Sr. Filinto Müller — Muito bem.

O SR. NOVAES FILHO — Referiu-se S. Exa. a um ponto que me alertou para um apelo ao Senado da República. Se fosse possível a aprovação da minha emenda, concedendo majoração razoável mas sem o perigo que o projeto, como se encontra, há de trazer para a vida nacional, pelo encarecimento imediato do custo de vida, se fosse possível, repito, considerar-se a minha emenda, eu votaria gostosamente a proposição. Conforme reiteradamente solicitei, não sou em princípio, contra o plano nela previsto. Sou até favorável a certa majoração. Se os demais tributos se elevaram, por que não se há de aumentar também um pouco aqueles redistribuídos aos Estados e Municípios?

O Sr. Lima Teixeira — V. Exa. me permite outro aparte?

O SR. NOVAES FILHO — Com todo o prazer.

O Sr. Lima Teixeira — Neste ponto é que desejava intervir, para auxiliar o nobre orador. Os preços anteriores foram fixados em 1948. São, portanto, decorridos dez anos. Assim, é natural que, em virtude de aumento de salários e demais despesas, os produtos relacionados no projeto consigam a majoração proposta pelo Governo.

O SR. NOVAES FILHO — Mas não nos termos em que foi proposta, no projeto. Não sou intenso a uma elevação razoável ou a que se fizesse majoração menor em outras fontes tributárias. Do que divirjo é da oportunidade da adoção dessas medidas numa hora de alto custo de vida, de inflação, de dificuldades, de aperturas e de revolta para o povo brasileiro, e que o Congresso Nacional tenha que votar o aumento de taxas de todas as fontes tributárias da Nação!

Sr. Presidente, entendo que o Senado está à vontade para um exame sereno da matéria. Não se diga que, se esta Casa negar-lhe aprovação, ora entraves ao Orçamento da República. Não! Se hoje votada entrará ela na Receita, com seu corte de maléficos, sem prejudicar os trâmites regimentais das votações finais da Lei de Meios.

O Sr. Lima Teixeira — V. Exa. dá licença para mais um aparte?

O SR. NOVAES FILHO — Pois não.

O Sr. Lima Teixeira — O nobre colega que, como eu, defendeu nesta Casa o projeto de criação da Petrobrás, deve estar satisfeito com esta proposição, que beneficiará aquela empresa e contribuirá para o asfaltamento, conservação e ampliação de estradas de rodagem.

O SR. NOVAES FILHO — Já disse e repito que o plano é interessantíssimo mas inaceitável, nesta hora.

O Sr. Lima Teixeira — Não vejo por que.

O SR. NOVAES FILHO — Não acenamos para o Brasil apenas com promessas. Se oferecermos, amanhã, um plano de asfalto imediato de todas as rodovias, de melhoramentos em estradas e em pontões, de linhas duplas em todas as ferrovias, enfim, de aperfeiçoamentos e ampliação extraordinários em todos os setores indispensáveis à vida nacional, acenaremos ao povo brasileiro com um programa mirabolante. Como, porém, executá-lo? Aumentando para o dobro as exigências fiscais da República?

É claro que o plano seria inaceitável devido à falta de capacidade do brasileiro, para atender a novos impostos.

O SR. PRESIDENTE:

(Fazendo soar os timpanos) — Lembra ao nobre orador que está a extinguir-se o tempo de que dispõe.

O SR. NOVAIS FILHO — Sr. Presidente, não é sem grande pesar que escuto a advertência de V. Ex.^a, nordestino como eu, de zona tão pobre quanto a minha, e que bem assustado deve estar, como estou, diante das exigências fiscais do projeto em debate. E lamento tanto mais a advertência de V. Ex.^a, porque agora é que havia chegado ao meio das minhas anotações, esforçando-me para melhor esclarecer o plenário sobre a matéria que vai votar. (Muito bem. Palmas).

Durante o discurso do Sr. Novais Filho, o Sr. Vivaldo Lima deixa a cadeira da presidência, que é ocupada sucessivamente pelos Srs. Apolônio Salles, Freitas Cavalcanti e novamente pelo Sr. Apolônio Salles.

O SR. PRESIDENTE:

Tem a palavra o nobre Senador Othon Mäder.

O SR. OTON MÄDER:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, os nobres colegas que me precederam na tribuna já se ocuparam da forma pela qual vem sendo apreciado projeto de tamanha importância.

O regime de urgência especial contraria todas as praxes parlamentares, e só deve ser tolerado nos casos de calamidade pública ou de ordem pública. Entretanto, observamos que para o projeto em debate foi também requerido o regime de urgência especial, quando, na realidade, nenhum flagelo assola o país, nem está ameaçada a ordem pública.

Esse exagero em se apreciar, de maneira atabalhoada e de afogadilho, projeto de tal importância, resultará, fatalmente, em grande prejuízo para o mesmo. Contém a proposição numerosos artigos versando sobre os mais variados assuntos, e, para que um Senador tome conhecimento do inteiro teor da proposição, necessitaria, sem dúvida, de tempo maior, o que não lhe é permitido pelo regime em que a estamos apreciando.

Se vingar, Sr. Presidente, a tese de que todos os assuntos importantes devem ser votados apressadamente, estaremos eliminando, completamente, a função do Senado. Faz tempo que o Senado pouco ou quase nada colabora na feitura das mais importantes leis para o país, e a persistir esse critério, será então preferível fecharmos definitivamente esta Casa porque nada adiantará nos esfalfarmos na crítica de um projeto, quando sabemos, de antemão, que será aprovado e que nem mesmo emendas serão aceitas, por exiguidade de tempo.

Sr. Presidente: alguns dos oradores que ocuparam a tribuna, tratando desta questão, da majoração dos impostos sobre combustíveis líquidos e gasosos, fizeram referência à Câmara dos Deputados, atribuindo-lhes parte da culpa desse atraso. Entretanto, Sr. Presidente, não é bem assim. A Câmara dos Deputados não tem maior culpa em que este projeto somente agora tenha vindo para o Senado, em fins de novembro, com o projeto do Orçamento da República, pois a Mensagem do Sr. Presidente da República é datada de 9 de agosto de 1956, querendo isso dizer que apenas há três meses foi enviada ao Congresso.

Se levarmos em conta que mensagem dessa ordem, envolvendo assunto técnico e completo, deve ser estudada por todas as Comissões e especialmente pelos assistentes técnicos, acho que o tempo que o projeto demorou na Câmara, ou seja, os meses de setembro, outubro e novembro não é demasiado.

Verificamos que a Câmara dos Deputados trabalhou com afinco. O projeto caminhou; não esteve parado em nenhuma das Comissões, e todas preferiram os seus pareceres. Todos os relatores que interferiram no processo, tiveram oportunidade de manifestar seus vastos conhecimentos e seus estudos aprofundados a respeito do problema da taxaço dos combustíveis líquidos e gasosos. Através do Diário do Congresso Nacional de 23 de novembro em curso, podemos acompanhar muitos desses trabalhos, somos, então, levados a render nossa homenagem aos componentes daquela Casa do Congresso que, de qualquer modo, seja como membro de uma das Comissões seja como seus relatores, colaboraram na feitura do Projeto. Ninguém poupou esforços para que a proposição fosse bem estudada.

Ao final, Sr. Presidente, sem terem podido chegar a uma média de opiniões, o projeto entrou em regime de urgência, o que sacrificou completamente todos os exames anteriores, tudo o que havia sido colhido como subsídio para afinal chegar-se a uma solução conciliatória, a solução boa, para o problema, foi posto de lado, porque, no regime de urgência prevaleceu um substitutivo apresentado pela Comissão de Finanças, atendendo ao apelo da Maioria governamental, e desprezados os demais estudos já integrados no projeto.

Assim sendo, Sr. Presidente, da minha parte eu não tenho por que atribuir culpa à Câmara dos Deputados, mas sim ao Executivo. Este é que deveria ter providenciado — se é que desejava entrasse o projeto em execução a 1.º de janeiro de 1957 — o sentido de que a Mensagem que o instrua fosse encaminhada ao Legislativo com mais antecedência, e não no mês de agosto, a fim de ser promulgado até o mês de novembro.

Sr. Presidente, na Mensagem do Sr. Presidente da República encontramos, logo no início, uma afirmação de S. Ex.^a que vem exatamente reforçar os argumentos que todos estamos expondo sobre o exagero e a violência da incidência desse imposto neste momento, isto é, que não é oportuno e que também esta fórmula de financiamento do desenvolvimento econômico, através do imposto é a mais condenável possível por que é exatamente um dos grandes fatores da inflação.

Diz o Sr. Presidente da República no início da sua Mensagem:

“Dentro os meios essenciais à execução do programa governamental destacam-se aqueles de natureza financeira: os recursos a serem consignados aos diversos órgãos executivos deverão ser adequados às metas a atingir — o indispensáveis nos montantes e nas épocas próprias. Somente após exaustivo planejamento, com a prévia estimativa dos recursos requeridos, a apuração daqueles previsíveis e a obtenção dos complementares porventura necessários, deverá ser iniciada a execução de cada programa. Porque só assim haverá continuidade no esforço, garantia de conclusão dos Planos e produtividade assegurada aos investimentos”.

E' o próprio Presidente da República quem diz que os recursos devem ser canalizados através de medidas não inflacionárias. Entretanto foi escolhido exatamente o imposto que recai sobre os combustíveis líquidos sem a menor dúvida dos mais inflacionários.

Mais adiante, diz S. Ex.^a:

“... que canalizem as poupanças da coletividade para estes investimentos em setores infra-estruturais da economia, de acordo com os planos governamentais”.

Ora, esta forma de majoração do imposto sobre combustíveis não é, de maneira alguma, uma coleta das pou-

panças da coletividade, pois elas se canalizariam para os cofres públicos, através de empréstimos, mas o Governo, apesar de assim se expressar na sua Mensagem, agiu de forma completamente diversa.

Propôs o aumento do imposto sobre combustíveis, líquidos e gasosos; e essa irá repercutir fundamentalmente no custo da vida. Não será o transporte de uma mercadoria, feito uma única vez, que agravará a situação, mas cremos influirá justamente um dos fatores do encarecimento, porque o transporte da mercadoria, desde o local de sua plantação, até chegar ao mercado consumidor, já utilizou o combustível — a gasolina ou o óleo, — por diversas vezes. E, em cada uma das vezes que utilizou o combustível, acrescido do imposto, encareceu a mercadoria.

Como exemplo, poderia citar o caso do feijão, do milho ou do arroz do norte do Paraná. Para seu plantio vão para aquelas terras longínquas caminhões carregados de operários, geralmente nordestinos, que afluem aquele Estado, a fim de ganhar sua vida. Já é um dispêndio de combustível. A movimentação das máquinas agrícolas representa outro dispêndio. Assim, antes de a semente ser posta no solo, o combustível já onerou a produção. Depois, a colheita, quando feita por meio de máquinas, consome combustível que novamente acresce o preço do produto. Em seguida, o transporte, em caminhão, da roça até a casa do colono, ou até a primeira tulha, consome gasolina. Está novamente encarecido o produto, ficando sobrecarregado o preço do feijão, do arroz e do milho.

O produto vem para as cidades e é armazenado em Maringá, Londrina, Cornélio Procopio, ou qualquer daqueles centros maiores, havendo novamente consumo de combustível. Daí, depois de passar por vários depósitos, é finalmente encaminhado para São Paulo, sendo o transporte feito preferencialmente, por caminhão, pois as estradas de ferro nem sempre dão vazão a toda a produção do norte do Paraná. Mais uma vez e agora de maneira bastante considerável — é a mercadoria onerada com o custo da gasolina. Chegando em São Paulo, ainda sofre novos transportes, até ser finalmente, trazido para esta Capital.

Assim, Sr. Presidente, que o arroz, o milho e o feijão, produzidos no Norte do meu Estado, chegam ao Rio de Janeiro, depois de terem utilizados o combustível líquido por muitas vezes, tendo, de cada uma delas, seu custo acrescido, em virtude do novo imposto.

Esta, pois, Sr. Presidente, praticamente demonstrado de quanto a mercadoria, principalmente o produto alimentício, será onerado, através dessa majoração de impostos.

Para isso, pedimos a atenção do Governo; que olhe o Executivo para esse aspecto da questão, a fim de mostrar que os produtos alimentícios, — afinal o que se come no Distrito Federal e nos grandes centros consumidores — todos eles dependem, em primeira linha, do transporte através dos caminhões, consumindo gasolina ou preparados para a combustão a óleo. Se examinarmos o caso do Rio Grande do Sul, veremos que, da mesma forma, um produto lá dos confins do Estado, de uma colônia qualquer do norte — como Guarani, por exemplo — tem de atravessar todo o Estado, parte em caminhões movidos a gasolina, parte por via fluvial, sempre consumindo combustível líquido, até alcançar Porto Alegre, de onde é remanejado para o Rio de Janeiro, em navios também movidos a óleo cru.

Daí a facilidade de se aquilatar a importância que cada acréscimo do imposto sobre a gasolina representará no custo do produto, quando este estiver nas mãos do consumidor, nos grandes centros do país.

Quando afirmamos que o imposto sobre os combustíveis é um dos que mais encarecem a vida do povo, não estamos faltando à verdade; dizemos a realidade. Quando, também, afirmamos que este imposto é um dos mais fortes focos de inflação no país, estamos dizendo outra verdade.

Sr. Presidente, combatemos o projeto, não o Plano de Viação que se pretende construir para o Brasil. Este merece até nossa aprovação; nenhum de nós pode ser contra ele. Somos, entretanto, contrários à afoiteza com que se pretende realizar essas obras em tão curto prazo. Se o Brasil levou tantos anos para efetuar as que hoje temos, por que não dilata-las por mais cinco ou dez anos, a fim de que essa geração não seja tão sacrificada através dessas continuas majorações de impostos?

Ainda ontem, acentuávamos nesta Casa que o ano de 1956 há de figurar nos fastos da História do Brasil como aquele em que houve maior número de aumento de impostos. Não houve quase imposto que não sofresse majoração, e numerosos são os criados neste exercício.

Fazemos a defesa do contribuinte contra essas majorações exorbitantes e coincidentes, pois às vezes, no mesmo mês, ao mesmo tempo, surgem numerosas incidências de impostos, que sem dúvida, agravam a situação do povo brasileiro, já tão escorchado.

Não há muitos dias votamos aqui projeto dando maiores recursos ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, que tem, como uma de suas finalidades precípuas, exatamente o reaparelhamento do nosso parque ferroviário; no entanto, vemos agora nesse projeto, a criação de um novo imposto destinado, em grande parte à melhoria do nosso sistema ferroviário. Quer dizer que, aqui, nunca realizamos uma obra coordenada, única, planejada; começamos por fazer com que os impostos interfiram, uns com os outros, e acabamos numa grande confusão, sem saber qual a fonte principal de recursos para determinado desenvolvimento econômico.

Sr. Presidente, o imposto sobre combustíveis líquidos é como uma bola de neve; a cada momento, novo acréscimo vem juntar-se ao custo da mercadoria. Cada vez que se calcula o custo, através de índices percentuais, temos de multiplicá-lo sobre o total e, assim, o custo de vida sob forma de imposto específico, isto é, certa quantia sobre determinada quantidade, passa, em virtude do projeto, a ser cobrado *ad valorem*, o método mais nocivo.

Sendo o imposto proporcional ao custo da mercadoria, é justo, é natural que o fisco, tenha interesse na alta da mercadoria e, assim, contribui para agravar o custo da vida.

Neste ponto, Sr. Presidente, é bom lembrar um conselho que ontem aqui citei, do eminente economista Raul Breviche. Num momento de crise inflacionária, ou exatamente, na ohar em que a espiral inflacionária toma maior impulso, como ora acontece no Brasil, não é oportuno nem aconselhável um programa de desenvolvimento econômico. Antes, deveríamos adotar medidas antinflacionárias, sanear a moeda, estabilizá-la, para, então fazer nosso programa, em bases verdadeiramente estáveis e sólidas.

Nessas condições, poderia até mesmo o Governo recorrer aos empréstimos, porque, estando a moeda valorizada, estável, o recurso aos empréstimos canalizaria para o Tesouro Nacional grandes importâncias.

Entretanto, Sr. Presidente, como acentuava Prebiche, há uma casta de economistas que podemos chamar de cristo-inflacionista.

Dizem-se contrários à inflação, debateram, mas, na prática, são justamente seus adeptos, pois adotam medidas inflacionárias, aconselham-nas e executam-nas. F' a esses elementos tão prejudiciais à economia do

Pais, que Raul Prebiche chama de **cripto-inflacionistas**.

Sr. Presidente, é o fenômeno que ora se observa, no Brasil. Todo o mundo fala contra a inflação, todos acham que o maior mal do País é a crise inflacionária; mas medidas impopulares contra ela, ninguém se adota. Todos querem apresentar-se aos pósteros e aos contemporâneos, como grandes realizadores, quando o momento é de nos determos um pouco nesses programas, tão grandiosos, e fazermos o essencial, o indispensável. Devemos abandonar os planos para o futuro, pois não sabemos quanto custarão. Impossível calcular quanto se gastará numa estrada de ferro ou numa rodovia dentro de dois ou três anos. Como, então, estabelecer planos sem base alguma?

Esses recursos, julgados suficientes pelo Sr. Presidente da República para o programa que lançou, daqui a um ano, talvez não sejam suficientes para realizar a metade desse mesmo plano.

Disso já tivemos exemplo quando o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, traçou seu programa para 1953 e 1954. Operou em base que considerava estável e, após um ou dois anos, os preços haviam se elevado de tal sorte que os financiados pelo Banco não puderam realizar os melhoramentos propostos.

Tivemos vários exemplos semelhantes. No meu Estado, a Rede Viação Paraná-Santa Catarina obteve empréstimo que, na ocasião, parecia suficiente para adquirir trilhões, locomotivas e vagões a fim de aumentar o seu parque ferroviário. Parecia que tudo poderia fazer com aquela verba de setecentos-milhões de cruzeiros. Um ano depois, Sr. Presidente, nem com Cr\$ 1.400.000.000,00 conseguiria fazer a mesma coisa. E, hoje, a quantia que lhe é destinada, a irrisória quantia que lhe dão, nada é diante das necessidades que a Rede Viação Paraná-Santa Catarina obtinha para recuperar seu parque.

Isso vem demonstrar que não é aconselhável, nem acertado, fazer-se neste momento, grandes programas de investimento.

Sr. Presidente, como disse, querem os governantes ligar seu nome a grandes obras e, por isso, menosprezam a situação.

Não levam em conta; e nem se lembram de que só se exige, digamos, medidas impopulares, que afastariam as simpatias pelo Governo. Somente assim poderíamos deter a inflação; porém, se vamos no roldão em que vamos, levados cada vez mais por esse desejo de realizar coisas impossíveis até, porque são mesmo impossíveis, se não detivermos a inflação, esses 88 bilhões de cruzeiros reclamados pelo Governo Federal para esse plano, dentro de pouco tempo não representarão mais nada. Taremos, então, que fazer novos aumentos de impostos.

Sr. Presidente, ainda sob outros aspectos devemos criticar o imposto *ad-valorem* que é como um desprestígio, um modo de colocar o Congresso Nacional à parte das medidas que o Executivo tenha que tomar. Desde que o Executivo tem recursos para aumentar sua receita à medida que os preços da mercadoria aumentam, não precisa mais consultar o Congresso; é possível governar até mesmo sem pedir qualquer recurso ao Parlamento.

Se queremos resguardar nossas prerrogativas de representantes da União, precisamos determinar que sempre que o Governo precise de mais recursos, venha pedir ao Congresso, manifestar-lhe sua vontade e demonstrar-lhe a necessidade de novos impostos e novos recursos.

Se delegamos a taxação do imposto *ad-valorem* ao Executivo, ele não necessitará mais de ficar sob o controle do Congresso Nacional.

Terá as mãos livres para agir sem necessidade de pedir qualquer autorização às Casas do Congresso.

Sr. Presidente, eu poderia examinar o projeto sob muitos outros aspectos, mas, desejo apenas ressaltar, para não tomar maior tempo aos nobres colegas, o da inconstitucionalidade tão bem focalizado por eminente jurista, o nobre Senador Argemiro de Figueiredo.

Apartei há pouco, S. Exa., para citar duas opiniões valiosas: a do ilustre Deputado Nestor Duarte e a do não menos brilhante Deputado Oswaldo Lima Filho — ambas constantes do processo. Afirmando Ss. Exas. que o projeto é inconstitucional. Nossa Carta Magna reserva aos Estados e Municípios 60% da renda do imposto único sobre combustíveis.

O projeto, ora em debate, desfalca parte dessa percentagem assegurada aos Estados e Municípios para aplicação em obras e empreendimentos federais, donde chegamos à seguinte conclusão: em vez de o Estado e o Município recolherem 60% do imposto sobre combustíveis, ficando a União com 40%, observar-se-á futuramente a União atribuindo-se 55% e deixando aos Estados e Municípios apenas 45%. O Estado será desfalcado através de contribuições para a Petrobrás e para a Rede Ferroviária Nacional, que não são empreendimentos municipais ou estaduais; os Estados não têm, portanto, obrigação de contribuir para essas empresas.

Se subtraímos ao Estado parte do imposto que lhe é devido, que é legitimamente seu pelo Art. 15 da Constituição, estaremos praticando violência contra a nossa Lei Magna; e essa violência, Sr. Presidente, é altamente inconveniente porque os Estados, na realidade, perderão 15% de sua renda para aplicá-la em benefícios da União Federal.

Sr. Presidente, se por toda parte já se reclama que os impostos na nossa Carta Constitucional estão mal divididos, e que os Estados e Municípios foram prejudicados, pois a União reservou-se a maior parte da renda nacional, com a aprovação do presente projeto tornaremos, ainda mais precária a situação das unidades federativas, arrancando-lhes grande parte de imposto, que lhes pertence por direito.

Por todos esses motivos, este projeto é daqueles que não podem ser aprovados desta forma; merece estudo com mais carinho, mais demora, para que saia desta Casa do Congresso perfeito, respeitando, ao menos, a Constituição.

Se passássemos ao exame de outros tópicos da proposição, encontraremos, por exemplo, aquele absurdo de se cobrar novamente imposto sobre o óleo já entrado no Brasil, o qual já pagou tributo pela lei, então, vigente. Iriamos aplicar lei com efeito retroativo. O projeto atual, de n.º 346, manda cobrar a diferença entre a taxa até agora em vigor e aquela a ser criada, que só se cobrará a partir de 1 de janeiro de 1957.

Ai temos, Sr. Presidente, os principais aspectos da inconstitucionalidade e inconveniência da proposição. É um projeto nitidamente inflacionário, que vem sobrecarregar os ônus fiscais e encarecer, de maneira considerável, a vida do povo brasileiro.

Por todos esses motivos, não merece a aprovação do Senado. Devemos combatê-lo e rejeitá-lo, a fim de ensejarmos nova proposição, que venha a ser estudada cuidadosamente.

Estou certo de que não negariamos apoio a projeto concebido em termos razoáveis e dentro, também, de oportunidade.

Não negaremos apoio a medidas do Governo destinadas a promover o desenvolvimento econômico. Esta que aí está, porém, Sr. Presidente, é a mais nefasta de todas quantas temos apreciado. Contra ela temos que nos rebelar.

Votando contra projeto, desta natureza, estaremos exercitando um direito e cumprindo missão patriótica. (Muito bem; muito bem)

O SR. PRESIDENTE:

Sendo evidente a falta de número no recinto, vou encerrar a sessão. Designo para a ordinária, de hoje, a seguinte

ORDEM DO DIA

1 — Continuação da discussão única do Projeto de Lei da Câmara número 346, 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, pelo Sr. Sen. Lima Teixeira e outros Senhores Senadores, aprovado na pre-

ter-se sessão); tendo Pareceres favoráveis n.ºs: 1.884, 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\$ 100.000.000,00, 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 12 horas e 35 minutos.

Ata da 220.ª Sessão, da 2.ª Sessão Legislativa, da 3.ª Legislatura em 27 de novembro de 1956

PRESIDENCIA DOS SRS. APOLÔNIO SALLES E KERGINALDO CAVALCANTI

SUMÁRIO

DISCURSOS PROFERIDOS

Senador Mem de Sá — Considerações sobre a política do país. 2) Intenção comunista de 1935.

Senador Kerginaldo Cavalcanti — Centenário de nascimento do Dr. Pedro Velho de Albuquerque Maranhão.

Senador Gilberto Marinho — Carta do Presidente do Sindicato dos Comerciantes, sobre atividades do SESC.

Senadores Alencastro Guimarães e Coimbra Bueno — Discussão do Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956.

Senadores João Villasbôas e Mem de Sá — Questão de ordem sobre o Requerimento n.º 663, de encerramento da discussão do Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956.

Senadores João Villasbôas, Alencastro Guimarães, Mem de Sá, Othon Mäder e Filinto Müller — Encaminhando a votação do Requerimento número 663.

Senadores Alencastro Guimarães, Moura Andrade, Coimbra Bueno, Victorino Freire e Gomes de Oliveira — Declaração de voto sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956.

MATERIAS VOTADAS

Projetos 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)

— 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. (Adiado para audiência na Comissão de Constituição e Justiça)

Comparecimento: 51 Srs. Senadores.

AS 14 HORAS E 30 MINUTOS ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES

Vivaldo Lima — Mourão Vieira — Prisco dos Santos — Alvaro Adolpho — Remy Archer — Victorino Freire — Assis Chateaubriand — Mathias Olympio — Mendonça Clark — Onofre Gomes — Fausto Cabral — Fernandes Távora — Kerginaldo Cavalcanti — Reginaldo Fernandes — Ruy Carneiro — Octacílio Jurema — Argemiro de Figueiredo — Apolônio Salles — Novaes Filho — Jarbas Maranhão — Ezequias da Rocha — Freitas Cavalcanti — Rui Palmeira — Maynard Gomes — Lourival Fontes — Neves da Rocha — Lima Teixeira — Atilio Vivacqua — Ari Viana — Sá Tinoco — Paulo Fernandes — Tarácio Miranda — Alencastro Guimarães — Caiado de Castro — Gilberto Marinho — Bernardes Filho — Lima Guimarães — Lino de Mattos — Moura Andrade — 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 — (51).

O SR. PRESIDENTE:

A lista de presença acusa o comparecimento de 51 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 Suplente, servindo de 1.º Secretário, lê o seguinte:

Parecer n. 1.288, de 1956

Redação final do Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 42 de 1956. Relator: Sr. Saulo Ramos.

A Comissão apresenta a redação final (fl. anexa) do Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei n.º 42 de 1956, de iniciativa da Câmara dos Deputados.

Sala das Comissões, em 27 de novembro de 1956. — Gaspar Velloso, Presidente em exercício — Saulo Ramos, Relator. — Costa Pereira — Argemiro de Figueiredo.

ANEXO AO PARECER N.º 1.288, DE 1956

Redação final do Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 42 de 1956, que manda reverter as fileiras do Exército o ex-primeiro tenente Dinarte Silveira.

Ao projeto (Emenda n.º 1-C — Substitutivo da Comissão de Segurança Nacional).

Substitua-se o projeto pelo seguinte:

Art. 1.º Reverte às fileiras do Exército no posto que tinha ao ser desligado, passando imediatamente para a reserva e sem direito a quaisquer vencimentos atrasados, o ex-primeiro tenente Dinarte Silveira, anistiado pelo Decreto-lei n.º 7.474 de 18 de abril de 1945.

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

O SR. PRESIDENTE:

Está finda a leitura do expediente. Sobre a mesa requerimento de informações.

E lido e deferido o seguinte

Requerimento n. 661, de 1956

Requeiro na forma do Regimento, que V. Exa. solicite do Exce-lentíssimo Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas as seguintes informações:

Marinha Mercante

1 — Cópia, na íntegra, do processo do Ministério da Viação, sob o número 32.542-56 — que diz respeito a subvenção constante do orçamento federal do corrente ano, em favor de determinada empresa marítima de cabotagem;

2 — Se a referida subvenção foi paga. O valor pago, e a data do pagamento; nome da pessoa que recebeu?

3 — Se é do Regulamento da Comissão de Marinha Mercante, subvencionar empresa particular, cujo navio seja empregado no transporte marítimo de cargas e não tenha acomodações para passageiros;

4 — Caso afirmativo dar o nome ou os destas empresas particulares de pantes de transportes marítimo de cargas.

5 — Caso negativo indicar porque estas empresas particulares de transporte marítimo de cargas, não são subvencionadas;

6 — Se a empresa Carlos Hoepke que faz a linha Florianópolis, Itajaí, Santos — Rio de Janeiro — recebe a sua subvenção, por força de efetuar o transporte marítimo de cargas ou se tem direito à mesma subvenção porque mantém uma linha de passageiros, entre os portos do litoral do Sta. Catarina-São Paulo — Estado Rio de Janeiro?

7 — Se transform unicamente carga marítima, teria direito a subvenção?

8 — Se todas as subvenções federais quer da Quota da Marinha Mercante, quer por força de subvenções orçamentárias específicas — já forem pagas — referentes aos orçamentos de 1955 e 1956?

9 — Se já foram pagas todas as subvenções orçamentárias referentes ao Lloyd Brasileiro e a Costeira, ambos do Patrimônio Nacional?

Rio de Janeiro, 17 de novembro de 1956. — *Mendonça Clark*.

O SR. PRESIDENTE:

Continua a hora do expediente.

Tem a palavra o nobre Senador Lourival Fontes, inscrito em primeiro lugar. (Pausa).

Não está presente.

Tem a palavra o nobre Senador Mem de Sá.

O SR. MEM DE SÁ:

(Lê o seguinte discurso) — Sr. Presidente, as duas maiores chagas que corroem este desventurado país são a crise econômico-financeira — refletida na alucinada majoração dos preços, capaz de levar o povo aos extremos do desespero — e a crise militar — expressa na discórdia cada vez mais profunda que lavra nas classes armadas, de molde a arrastar a nação aos episódios anárquicos que tanto amesquinham certas repúblicas latino-americanas. Esta verdade,

acentuada em recente declaração de um dos poucos políticos de nossos dias, com envergadura de estadista, o Sr. Otávio Mangabeira, adquiriu contornos de evidência na semana que passou. De uma parte, o governo, através de sua maioria parlamentar, superou todas as marcas olímpicas na maratona do fiscalismo delirante, e, doutro lado, a repercussão das atividades subversivas da "Frente de Novembro" e da famigerada Festa da Espada, reacendeu funestamente o processo de desintegração das corporações militares.

O projeto sobre o imposto de consumo, logo seguido pela da multiplicação do tributo sobre combustíveis líquidos, logrou na Câmara dos Srs. Deputados uma cruel vitória, a golpes de violência que, em elaboração legislativa, encontra paralelo na brutalidade dos tanques russos contra o heroísmo do povo húngaro. O apelo aos mais condenáveis recursos regimentais foi justificado, naquela Casa do Congresso, pela obstinada resistência com que a oposição tentava obstruir o orçamento, no baldado intento de salvar o povo do escorchamento fiscal. Mas a mesma fúria fazendária levou a mesma maioria a da mesma forma esmagar as tímidas minorações que a unanimidade do Senado lhe propôs, no ilusório e ludibriado afã de abrandar a voracidade do Estado contra um povo dessangrado até as últimas reservas de sua renda e de sua paciência. A maioria da Câmara, assim procedendo, ministrou preciosas lições que precisam registro, para conhecimento da nação em geral e do Senado, em particular. Sabido ficou que o Governo não tem uma só maioria, como até aqui se presumia, mas duas, independentes e opostas: — a desta Casa, que através de elevado entendimento com a minoria, assina emendas, unanimemente aceitas, e a da Câmara, que desconsidera a outra e repudia o acordo por ela selado, para só respeitar as ordens que lhe transmitem os porta-vozes do molock fiscalista.

O Sr. Filinto Müller — V. Ex.ª dá licença para um aparte?

O SR. MEM DE SÁ — Com muito prazer.

O Sr. Filinto Müller — Desejo esclarecer, data venia, esta passagem do discurso de V. Ex.ª. O mesmo entendimento que tive com a Minoria desta Casa, para votação do projeto do imposto de consumo — a que, evidentemente V. Ex.ª se refere — tentei estabelecer na outra Casa do Congresso. Foi ao Palácio Tiradentes, falei com o eminente Deputado Afonso Arinos, líder da Oposição, com o líder da Maioria, Deputado Vieira de Melo; mas, infelizmente, não consegui a conciliação a que se poderia chegar no Senado. Meu objetivo tem sido, nestes últimos tempos, estabelecer, nas duas Casas do Congresso — evidentemente não tenho autoridade; mas propugnei nesse sentido —

O SR. MEM DE SÁ — V. Ex.ª tem autoridade demais.

O Sr. Filinto Müller — ... a mesma posição entre Maioria e Minoria, tal como existe no Senado. Aqui temos respeitado, sistematicamente, os pontos de vista da Oposição e o seu direito de combater — o que faz com eficiência. Desejaria se fizesse ponto de vista uniforme nas duas Casas do Parlamento; entretanto, não é tarefa fácil. V. Exa. há de convir que, numa Casa onde há várias correntes políticas, grande número de deputadões, torna-se difícil conseguir o mesmo nível de entendimento em torno das emendas, para tramitação rápida do projeto. Voltando ao Senado, pedi uma reunião de Líderes de Partidos e de Relatores do projeto, esclarecendo bem que faríamos as nossas emendas e as apresentariamos ao Plenário, para que este as aprovasse ou não desobrigando-se assim o Senado do seu dever de examinar a proposição, estudá-la e aperfeiçoá-la,

sem qualquer compromisso por parte da Câmara dos Deputados. Caberia, então, aquela Casa decidir como mais acertado lhe parecesse. O discurso de V. Exa. dá a impressão, para quem não a analisa substancialmente, de que a Maioria da Câmara dos Deputados desrespeitou o acordo feito no Senado, talvez com sua aquiescência; mas não houve compromisso dessa ordem entre as duas Casas. Aquestudamos o assunto em conjunto, apresentamos emendas, certos de haver-mos cumprido com nosso dever.

O SR. MEM DE SÁ — Agradeço o excelente aparte do nobre Senador Filinto Müller. É exatamente o que digo: há duas Maiorias, a do Senado e a da Câmara dos Deputados. A Maioria desta Casa, depois de haver aceito determinadas emendas, não as viu apoiadas pela Maioria da Câmara dos Deputados.

O Sr. Filinto Müller — É verdade. O SR. MEM DE SÁ — É precisamente o que estou frisando.

(Lendo)

Aprendido ficou, portanto, que o Sr. Presidente da República, ou finge de Pilatos no tumultuário processo em que o povo é o crucificado, ou finge de Jaho (quando deveria fingir de Janio) com uma cara voltada para o Senado — elegante e cavalheiresca — e a outra, agreste e dura, virada para a Câmara...

O Sr. Fernandes Távora — Piscando o olho.

O SR. MEM DE SÁ — ... onde a palavra de ordem é sufocar, de qualquer forma, o arrojo oposicionista que pretenda usar dos recursos parlamentares universalmente consagrados.

O imperativo é um só: esfoliar o contribuinte. No caso, esfolia-se o contribuinte miserável, o homem da favela e o da maloca, aquele contribuinte que, faz pouco tempo, em ato de festiva demagogia, recebeu de uma das mãos presidenciais o engodo do salário mínimo e agora verifica que a outra mão do mesmo Presidente, a mão do "sêlo", lhe vai arrancar do bolso o que lá engonosamente lhe fôra posto e ainda lhe levará o cós das calças. Este mesmo alegre Presidente, em sua faina dita anti-inflacionária, duplica o imposto de consumo e adota o sistema ad-valorem, a fim de que o tributo aumente o preço das mercadorias e o preço majorado das mercadorias torne a aumentar o tributo asfixiando as classes asalariadas no martírio de mais um círculo vicioso. Este imposto detestável, inflacionário por excelência, faz-se assim hiper-inflacionário, levando o Estado a acumular-se no crime contra a economia popular, porque passa a usufruir um gordo quinhão em todas as elevações que o engrossamento dos custos, ou a cupidéz dos lucros, impuser à renda aviltada dos brasileiros. Mattarazzo e Barnabé ficam iguais perante o Erário; carga igual suportam em seus consumos. Mas como há um Mattarazzo para cada mil Barnabés, são estes que nublaram, como o plasma exangue do resto de suas veias, a ganância da inflação hipertrofiada. Há mais: como é o pobre que bebe cerveja e refrigerantes, exige-se-lhe que pague tributos ad-valorem exasperados sobre o que toma, para desedentar-se, quando geme no trabalho sob o sol tropical; mas para a cachanga que degrada o desafortunado e para o uísque que delícia o grão-fino, garante-se o tratamento benigno de uma simples majoração na tabela específica.

O Sr. Novais Filho — Muito bem.

O SR. MEM DE SÁ — Pois a unanimidade do Senado, tendo à frente o líder Filinto Müller, quis propor que se desse à bebida do pobre o benefício dispensado ao vício do rico? Que seja ela prensada no rôlo compressor da maioria da Câmara, com a mesma implacável indiferença com que se esmagou a oposição dos deputados, sob a alegação de que esta se federa na intransigência da obs-

trução ao orçamento. Eis a fecunda lição do episódio que não só justifica, a posteriori, a conduta da oposição parlamentar, como ao povo convence que lhe seria preferível a solução menos catastrófica de uma lei de meios prorrogada, que o flagelo de uma lei de impostos indiretos duplicados. E ainda adverte a minoria do Senado a prestar de futuro, mais atenção para a face truculenta de Janio, que dá para o Palácio Tiradentes, do que para a outra, educada e branda, que se volve para o Monroe.

A chaga do exorbitação do custo da vida, com a próxima ascensão estratosférica dos preços, recebeu, portanto, na semana finda, uma apoteose pirotécnica que dificilmente a opulência cinematográfica americana alcança em seus filmes de "féerie". Não menos porém, foi o dilaceramento da outra, da que desune os irmãos de armas e por isto vai minando a estabilidade das instituições.

O Sr. Maynard Gomes — V. Ex.ª permite um aparte?

O SR. MEM DE SÁ — Como uma grande hosra receberei o aparte de V. Ex.ª.

O Sr. Maynard Gomes — Numerosas no Senado, tem-se batido, nessa tecla da desarmonia entre as classes armadas pelo fato de que um dos seus setores entendeu de não comungar com as idéias do setor oposto. A afirmação parece-me algo injusta — permita V. Ex.ª que o diga — pois participou em numerosas revoluções e em nenhuma delas jamais houve unanimidade nas Forças Armadas; ao contrário, se combatiam de ambos os lados. Inclusive em 1930, quando quase se dividiu nem sequer foi pretexto para desavenças e para a separação que tanto se pretende existir agora.

O SR. MEM DE SÁ — V. Ex.ª reconhece que há desarmonia, porque uma das partes não concorda com a outra. É justamente nisso que consiste a discórdia.

O Sr. Maynard Gomes — Desejaria que V. Ex.ª explicasse.

O SR. MEM DE SÁ — Não estou explicando e, se o fizesse, estariamos, então, num tema muito ingrato; eu tomaria partido por um dos setores, V. Ex.ª possivelmente por outro e iríamos debater sobre um tema exaustivamente discutido.

O Sr. Maynard Gomes — Mas seria um debate de simpatia recíproca.

O SR. MEM DE SÁ — Seria uma hora para mim a qualquer momento debater com V. Ex.ª. Não sei se V. Ex.ª ouviu o início do meu discurso.

O Sr. Maynard Gomes — Ouvi, sim.

O SR. MEM DE SÁ — Apenas declarei que, infelizmente, na semana passada as duas chagas que mais ameaçam o Brasil foram extremamente revolvidas, dilaceradas e se estenderam: as crises inflacionárias e militar. Isto o que estou fixando.

(Lendo):

Uma festa política sem precedentes, em praça pública, envolvendo a quem, por imposição do cargo e para guarda da própria autoridade, deve dar o exemplo de alheamento às paixões facciosas e de indiferença às ambições partidárias, corou a longa manobra de sedução e de ludíbrio pacientemente desenvolvida por um conventílio de extremistas e politicistas aventureiros contra um homem demonstrado simples e excessivamente inoperante. A Espada de Ouro, mais que ao homenageado entontecido pela fumaça dos bulícos, consagrava o garantista a organização subversiva que fazia do General de Novembro seu supremo chefe. A embriaguez do triunfo à vista, levou a precipitação de uma entrevista alucinada. Tão alucinada que nem o superpotente patrono pôde salvar o amigo da inevitável punição. Imunha-se, porém, para amainar o revés, que uma comensação fosse prestada ao ofendido anhor da Espada.

Que melhor prêmio à validade ferida se poderia imaginar que o General Juarez Távora, castigando-a por votar-se à tarefa da regeneração democrática, à pré-dica das reformas basilares e ao apostolado da congregação das forças armadas em torno de seus luminosos ideais? Juarez fora candidato à Presidência para promover o revolução pelo voto. Juarez permaneceu no Exército para tentar unir as classes militares. Juarez deixara as armas quando, amargurado e traido, decidiu entregar-se, como cidadão livre, ao sonho de grandeza do Brasil que lhe tem consumido a vida. Pois que se puna Juarez, em boletim ostensivo, tal como ao secretário-geral da Frente de Novembro se havia feito, segundo a lei de Talião, olho por olho, dente por dente. Não pretendo Sr. Presidente, discutir a licitude ou a legalidade desta punição, que engrandece o punido e compromete o Ministro. Não quero concorrer, embora com a insignificante parcela de minha palavra, para levar mais lenha à fogueira. E por isto, nem comento, para aplaudir, o decreto de fechamento, baseado em documentação da Delegacia da Ordem Política e Social, da recentemente gloriosa Frente de Novembro, apontada aos povos destes brasis faz apenas 15 dias, como uma "organização apartidária que congrega cidadãos de todos os quadrantes sociais, em torno de um conjunto de ideais, visando a fortalecer nossas instituições democráticas e procurar, por meios legais e ordeiros, melhorar as condições de vida dos trabalhadores"...

Não comento sequer, Sr. Presidente, esta curiosa situação de estar a polícia confirmando o que asseverava a detestada oposição sobre o caráter extremista, "inimiga das instituições vigentes", daquela associação e, por conseguinte, negando e contestando tópicos capitais de um discurso ministerial proferido há duas semanas. Não comento. Desejo, apenas, render desta tribuna o preito da nova homenagem que a nação deve a Juarez, o penhor do reconhecimento que lhe prestam os brasileiros quando o vêm punido por motivos políticos e engrandecido por fatores morais. Desejo somente registrar que esta prisão é a ordem do dia de louvor e de gratidão que lhe devia o Exército, que as demais corporações militares endossariam e que até seus adversários não saberiam recusar. Juarez foi preso porque quer continuar servindo o Brasil, porque quer persistir na luta em prol da democracia e da moralização de nossa vida pública. Se a sua punição for a última, por causas políticas, se com ela encerrar-se o ciclo de loucura que semeia a discórdia nas forças armadas; se, com ela, amainarem-se as paixões e volver a razão ao espírito dos responsáveis pelas instituições, certamente Juarez será o primeiro a abençoar seu castigo. Se assim não for, se a insânia prosseguir, se continuar existindo algum General-Ministro que se considere livre de compromissos para com a Constituição e o poder civil e, empolgado pela ambição, se julgue com direito de fazer política e ser instrumento de políticos, então, Sr. Presidente, Juarez que seja preso todas as semanas, por pregar a reforma eleitoral, o levantamento cívico do povo e a harmonia das forças armadas; que seja preso e punido uma e mil vezes, para nossa honra, para sua glória e para o bem público, com as bênçãos presentes e futuras de uma nação que há de ser livre e digna enquanto tiver filhos como ele.

Sr. Presidente, depois dêsse discurso, que eu trouxe escrito, não quero deixar a tribuna sem me referir à data que hoje transcorre e, assim, render o culto de homenagem e gratidão às Forças Armadas do País que, num 27 de novembro não muito dis-

tante foram imoladas pela fúria e pelo fanatismo extremistas...

O Sr. Ruy Carneiro — 1935.

O SR. MEM DE SÁ — ... pelo desajustado furor do quinta-columnismo russo, que deseja transformar o Brasil numa de suas colônias paralelas e expandir, com a brutalidade do materialismo marxista, a dominação do imperialismo soviético.

O Sr. Maynard Gomes — Muito bem.

O SR. MEM DE SÁ — Justo é que todos nós rendamos a homenagem da nossa gratidão e o preito da nossa saudade aos que foram trucidados inocentemente, naquela madrugada sangrenta; e que todos ergamos os nossos corações ao altíssimo para lhe rogar que o Brasil não mais seja vítima das emboscadas extremistas que hoje, mais que em qualquer outra fase da nossa história, estão ostensivamente açuladas na sanha de tornarem o Brasil numa China moscovita.

O Sr. Maynard Gomes — Muito bem.

O Sr. Fernandes Távora — Permite V. Exa. um aparte?

O SR. MEM DE SÁ — Com muita satisfação.

O Sr. Fernandes Távora — O nobre colega aludiu aos sacrificados de 1935 cuja memória o Governo atual parece haver esquecido, quando tinha a obrigação precípua de rememorá-la e cultuá-la, porque ela sempre honrou e há de honrar o Brasil.

O SR. MEM DE SÁ — Sr. Presidente, quem está nesta tribuna é um homem que tem combatido, invariavelmente, toda a violência, para de onde partir, seja contra quem for; combati, por isso, o fechamento do Partido Comunista, e a cassação dos mandatos dos Deputados e Senadores comunistas; combati, combato e combatarei toda a violência física que contra os comunistas for praticada, mas sou dos que querem que o Estado esteja vigilante contra a incidência, a perfídia e a traição comunistas.

Sou dos que querem e reclamam que os postos-chave da nossa administração civil e, sobretudo, os postos-chave do comando militar não permaneçam em mãos de conhecidos e notórios agitadores da extrema esquerda, do socialismo moscovita, para evitar que tenhamos um novo 27 de novembro sangrento e para garantir que o Brasil, livre, continuará amando sobretudo a liberdade e a justiça, e abominando os processos de escravidão e de prepotência do totalitarismo! (Muito bem; muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

— Continua a hora do expediente.

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

Ausente S. Exa., tem a palavra o nobre Senador Kerginaldo Cavalcanti, quarto orador inscrito.

O SR. KERGINALDO CAVALCANTI:

— Sr. Presidente, vou ocupar-me da personalidade excepcional de um filho do Rio Grande do Norte — o Dr. Pedro Velho de Albuquerque Maranhão, que há um século, no dia de hoje, nascia na minha dilettissima cidade do Natal.

Pedro Velho de Albuquerque Maranhão, que se entronca numa das famílias tradicionais da vida política do nordeste e, — por que não dizê-lo! — na vida política nacional, desde muito moço revelou pendores excepcionais para a política e para a vida pública.

Formado em medicina, exerceu com alta proficiência os seus mistérios; homem de luta, bem cedo pôs sua inteligência a serviço da Abolição, e, não só, fundou em Natal, antes da proclamação da República, o jornal

A República, que ainda hoje se edita no meu Estado.

Essa vocação política, portanto, conduziu-o, como era natural aos postos de mais alta representação, desde o alvorecer do regime. Deputado à primeira Assembleia Constituinte Republicana, Senador e Governador do Estado, por mais de uma vez, exerceu o alto magistério com uma competência que faz jus, realmente, ao reconhecimento de todos nós.

Na política, desenvolveu uma atividade de que os mais antigos se recordam e que aos mais moços chega doirada por um halo de simpatia e aprovação.

Sr. Presidente, somente uma vez, ainda na minha meninice, tive oportunidade de ver o então Governador Pedro Velho de Albuquerque Maranhão, ou Pedro Velho, como era conhecido popularmente, de aspecto magnífico e de uma afabilidade que ainda hoje guardo na memória.

O Sr. Ruy Carneiro — V. Ex. dá licença para um aparte?

O SR. KERGINALDO CAVALCANTI — Pois não.

O Sr. Ruy Carneiro — Quero associar-me às homenagens que Vossa Excelência está, neste momento, rendendo ao grande vulto nordestino, filho do Rio Grande do Norte, em um preito de apreço, respeito e saudade do Estado do Paraíba.

O SR. KERGINALDO CAVALCANTI — Agradeço a V. Ex.ª.

Sr. Presidente, dizia eu que guardo, na minha reminiscência, a figura do Senador Pedro Velho, ainda que em traços fugidios, pois, somente uma vez tive ocasião de vê-lo. Certa noite, dirigi-me à sua residência, servindo de companhia à filha de um antigo chefe político adversário, que a ele se dirigiu para solicitar um obsequio. Posso dizer a V. Ex.ª, Senhor Presidente, que Pedro Velho era, realmente, uma natureza envolvente, exercendo grande sedução pessoal. O trato era, com efeito, amabilíssimo; os olhos escondiam-se por detrás de lentas grossas; a cabeça era leonina, alguma coisa de majestoso na sua personalidade.

A tudo isso sobreluzia um espírito infatigável, de tom bondoso que colava à vontade qualquer um.

Da por que, à medida que os anos passam, Pedro Velho se destaca no pensamento das gerações, como uma figura singular de estadista, que deu à minha terra, à nossa terra, aquele tom de bom gosto, de prudência e de elegância política, que nos servirá certamente de roteiro, nestes dias turbulentos que vivemos.

Sr. Presidente, não vou, realmente, fazer a biografia dêsse grande homem público, que poderia chamar de um dos fundadores do regime republicano. Outra pessoa, que melhor o conheceu, o jornalista Júlio Barbosa, e que conviveu com aquele ilustre conterrâneo, traçou-lhe o perfil, em notas magníficas, através de primorosa gazetilha no "Jornal do Comércio" de hoje.

O Sr. Novais Filho — Dá V. Ex.ª licença para um aparte?

O SR. KERGINALDO CAVALCANTI — Com muita honra.

O Sr. Novais Filho — Ninguém mais autorizado do que V. Ex.ª.

O SR. KERGINALDO CAVALCANTI — Muita bondade do nobre colega.

O Sr. Novais Filho — ... para traçar uma oportuna biografia de Pedro Velho, ao ensêjo do transcurso do primeiro centenário de seu nascimento. Nós pernambucanos acompanhamos sempre com simpatia e acato sua trajetória na vida pública brasileira, bem como o apoio que sempre mereceu o meu Estado do ilustrado coetaduanense de V. Ex.ª. Basta lembrar uma face, que V. Ex.ª não vai perder de vista: o idealismo de Pedro Velho, que sempre deu sua contribuição à grande causa do Nordeste.

O SR. KERGINALDO CAVALCANTI — Agradeço o aparte com que,

fulgurosamente, o nobre Senador Novais Filho acaba de abrilhantar meu discurso, deve, com a devida vênia, ponderar que, de incio, já me referi a essa face de Pedro Velho.

O Sr. Novais Filho — Não tenho ouvido.

O SR. KERGINALDO CAVALCANTI — Não importa. A intervenção de V. Ex.ª tornou ainda mais incisivo meu propósito; deu-lhe maior destaque, visto como essa nota humana é, realmente, daquelas que tocam ao coração de todos nós. A terra, de Vossa Excelência Pernambuco, conta com magníficos exemplos, como o abolicionista Joaquim Nabuco, homem de coração aberto aos ideais mais transcendentes.

Hoje, nós, os que vivemos nestes dias inquietos, sacudidos por um materialismo destruidor e corrosivo, voltamos nossas vistas para esse passado em que os homens, tantas vezes abeberados pelos mais belos ideais, nos legaram exemplos, que nos deverão inspirar para o futuro.

Sr. Presidente, como dizia, não há melhor oportunidade do que esta para transcrescer nos nossos Anais o depoimento de um contemporâneo de Pedro Velho, de um homem que viveu na sua intimidade, que com ele privou — o Dr. Júlio Barbosa, antigo Diretor desta Casa. Agora que nos rogandenses do Norte solenizamos a data do nascimento de Pedro Velho, trouxe-nos S. S.ª como bom pernambucano, o conforto das suas palavras, exemplificando com a obra de um cidadão eminente.

O Sr. Novais Filho — Permite-me V. S. mais um aparte?

O SR. KERGINALDO CAVALCANTI — Pois não.

O Sr. Novais Filho — Experimento particular alegria em que seja o Dr. Júlio Barbosa, antigo membro do velho Senado de Pernambuco, jornalista pernambucano, que tanto tem honrado nossa terra, autor do magnífico trabalho a que V. Exa. se reporta. Pedro Velho pertencia a uma das mais antigas estirpes do Nordeste, grandemente radicada no meu Estado — a família Albuquerque Maranhão — como V. Exa., que presta, nesta hora, ao ilustre morto tão grande homenagem, pertence a outra velha estirpe de grande radicação na minha terra.

O SR. KERGINALDO CAVALCANTI — Obrigado a V. Exa.

Nós, os nordestinos, se bem procuramos, nos encontraremos numa linha comum, ligados a uma família de velhas tradições, quasi a família Cavalcanti de Albuquerque — que ora se chama Lins, Ochoa, Holanda e muitos outros títulos, incontáveis como estirpe, através da vida pernambucana, direi melhora, da vida nordestina.

Senhor Presidente, para que conste dos nossos Anais, passo a ler o trabalho do jornalista Júlio Barbosa, a quem peço desculpas por retirar do anonimato, pois S. S.ª não o assinou; mas estou seguro de que foi ele o seu autor. Trata-se, com efeito, de um trabalho excelente, que muito honra a sua cultura, o seu esforço e o seu espírito de cordialidade.

E o seguinte:

"SENADOR PEDRO VELHO

O centenário do seu nascimento — A sua ação na política nacional — Homenagens à sua memória — Sessão comemorativa no Instituto Histórico.

Passa hoje o centenário do nascimento de uma das mais brilhantes e respeitáveis figuras da República, desaparecida em plena maturidade e quando muito ainda se esperava do seu talento e da sua ação patriótica, Dr. Pedro Velho de Albuquerque Maranhão.

O Dr. Pedro Velho, como era conhecido, encheu o seu tempo com inestimáveis serviços ao país, e desaparecendo repentinamente, como desapareceu, deixou na política nacional um cla-

ro difícil de ser então preenchido.

Tinha as qualidades de um chefe. Sabia ser forte, condescendente, persuasivo e mais que tudo, humanamente compreensivo. A sua palavra de ordem estava sempre amparada pela maneira envolvente como agia nos transes mais difíceis em que teve de opinar sanção de agir.

Despido de vaidades, sem ambições de poderio ou mando, sempre foi levado aos altos postos pela imposição dos seus amigos que o obrigavam a ocupá-los para melhor servir à sua terra.

De uma lealdade a toda prova, de firmeza de caráter exemplar e de honradez absoluta e inatacável, foi, pode-se afirmar sem favor o homem exemplar, quer na sua vida particular, quer na pública.

Os que o conheceram, os da sua geração, poucos restam agora, mas estes quando se referem ao Dr. Pedro Velho, o fazem com respeito e muita saudade.

O Dr. Pedro Velho nasceu na capital do seu Estado, o Rio Grande do Norte, a 27 de Novembro de 1856. Em Natal fez os seus primeiros estudos passando a cursar humanidades em Recife, e formar-se em 1881, em medicina, nesta Capital, depois de fazer os primeiros anos na Bahia.

A política quando ainda ensinava à mocidade o atraiu, mas não se filiou a nenhum dos partidos do Império. O seu sentimento era o de um liberal, adiantado e por isso as suas idéias republicanas o tomaram certo dos que como ele desejavam a implantação do novo regime.

Já então as suas qualidades de líder, eram evidentes e tanto foi assim, que, ao ser proclamada a República ele foi aclamado governador do Estado a 17 de Novembro, posto que aceitou para satisfazer aos seus correligionários e amigos até entregá-lo mais tarde ao seu sucessor, Dr. Adolpho Gordo, nomeado pelo Governo Provisório.

A sua ação no Estado já se fazia sentir desde os primórdios da campanha abolicionista, pois foi ele um dos mais ardorosos pugnadores da libertação dos escravos.

Na primeira constituinte republicana a sua terra enviou-o como Deputado, tendo também tomado parte na primeira legislação ordinária. De 1892 a 1896 governou o Rio Grande do Norte. Nesse último ano voltou à Câmara dos Deputados por pouco tempo, pois foi eleito Senador Federal em 30 de Dezembro, sendo reconhecido e empossado em 4 de Abril do ano seguinte, ocupando a cadeira vaga pelo falecimento do Senador José Pedro de Oliveira Galvão, em Outubro do ano anterior. Em 1906, Pedro Velho foi reeleito por mais nove anos. Infelizmente não concluiu o novo mandato, tendo falecido em 9 de Dezembro, em Recife, de um colapso, de regresso ao Rio, a bordo do vapor "Brasil". Tinha então 51 anos de idade. A sua morte surpreendeu aos seus amigos, mas não a ele que se sabia condenado, por uma moléstia cardíaca, que anos antes lhe fora diagnosticada na Europa onde fora para estudos, em benefício da saúde de sua mãe, também cardíaca.

Pedro Velho tinha vasta cultura e dela não fazia alarde nem procurava exhibi-la.

A sua formação moral e a sua modestia impediam-no de salientar-se, mas quando chamado a debater era um prazer ouvi-lo. Que orador primoroso e elegante! Como sabia expor o seu pen-

samento e defender as suas idéias!

Quando no Hotel dos Estrangeiros foi oferecido em Maio de 1907, um banquete a Ruy Barbosa, prestes a partir para Haia, como chefe da delegação brasileira, o orador foi Pedro Velho, designado quase no momento em que se ia para a mesa pela ausência do orador escolhido, o Senador Gomes de Castro.

A sua oração, feita de improviso foi um grande êxito, pela elocução, pelos conceitos e pela forma.

Não foi somente brilhante, foi magistral.

Outra face do talento de Pedro Velho foi o jornalismo. Na imprensa sempre se portou com gallardia e com nobreza. Não desceu nunca a retaliações ou ataques ferinos e pessoais.

Sabia manter-se com elevação no terreno das convicções e isso o tornou ainda mais merecedor do respeito dos que não comungavam no mesmo credo.

Pedro Velho encarnou na sua época as tradições gloriosas dos seus antepassados Jerônimo de Albuquerque, dos tempos coloniais e André de Albuquerque, da revolução de 1817, que são apontados como as duas figuras máximas, da história norte-riograndense.

Foi o fundador do Partido Republicano do seu Estado e o Presidente da sua Comissão Executiva. Dirigiu o movimento pelas colunas do jornal "A República" combatendo a dinastia imperante.

Quando da organização do Partido Republicano Federal, fez parte da sua suprema direção ao lado de Francisco Glycerio, Pinheiro Machado, Quintino Bocayuva e outros.

O seu prestígio na política nacional foi mantido enquanto viveu e os seus conselhos sempre acatados nas deliberações partidárias.

Foi apontado como "o organizador da autoridade".

Finamente educado, de beleza varonil, elegante no trajar, fidalgo no trato, sóbrio nos gestos era o que se podia classificar "de homem encantador".

Casado em 1881, logo depois de formado, constituiu um lar feliz ao lado daquela que o sobreviveu, D. Petronilha Maranhão, tendo tido desse matrimônio vários filhos, D. Sophia, esposa do Sr. Ministro Augusto Tavares de Lya, D. Dalila, esposa do Sr. Dr. Sergio Paes Barreto, Mário, Gastão, Ernesto, Paulo, Camilo e Aurélio de Albuquerque Maranhão.

A sua memória é sempre lembrada com respeito e saudade e na terra que o viu nascer há um monumento sobre o seu túmulo que evoca a sua inconfundível personalidade, erigido pelo governo do Estado, como gratidão.

Em homenagem à memória do Dr. Pedro Velho haverá hoje discursos na Câmara dos Deputados e no Senador Federal.

Os seus descendentes fazem celebrar missa, às 10 horas, na Capela do Colégio de N. S. do Sion, nas Laranjeiras.

Acêrca do Dr. Pedro Velho, a folha em 11 de Agosto de 1945, publicou a seguinte crônica de um dos nossos redatores:

"Pedro Velho de Albuquerque Maranhão foi um dos mais belos homens do seu tempo. Era uma figura inconfundível quer pelo físico, quer pela sóbria elegância do seu vestuário ...

Homem bom, inteligente, culto, tinha delicadezas que impressionavam.

Médico, sabia, à cabeça das enfermidades, tratá-los com meiguice, incutindo-lhes no ânimo todas as esperanças, mesmo quando as sabia falazes. Político, foi dos mais acatados, de opinião desapassionada e serena. Os seus conselhos dados quando pedidos quase nunca deixaram de produzir efeito. Era no círculo dos seus correligionários um elemento a que eles recorriam nas crises sérias, porque tinha ponderação e clareza de vistas. Exercendo posições de destaque nunca o vimos alardear importância. Era um acolhedor que encantava.

Foi deputado à Constituinte Republicana, deputado federal mais de uma vez, senador e três vezes governador do Rio Grande do Norte. Iniciou a remodelação de Natal e de outros serviços.

Naquela Capital, quando governava o Estado em 1894, estamos a vê-lo após o jantar passear na calçada de sua residência particular, modesta casa baixa e antiga, com janela de peitorial para a rua, na Ribeira, ao lado do Hotel Viterbino.

Dava esse passeio de gorro de veludo azul, espécie de fez, bordado a ouro, como se usava então, presente da família.

Conversava com os seus íntimos e atendia aos que dela se acercavam, com uma lianeza e bondade cativantes. Tudo isto explica as dedicações que tive. Os adversários, respeitavam-no porque o sabiam íntegro. Os ataques não lhe atingiam o cerne, ficavam-lhe a flor da pele.

Durante os anos que aqui viveu, no grande cenário da República, foi dos que maior influência tiveram nos destinos políticos do país.

Pela sua palavra primorosa e elegante grandes vultos foram saudados em discursos lapidares pela forma e conceitos.

De uma lealdade absoluta para com os seus amigos, sacrificou altos postos porque não o supuseram ambicioso. Foi sempre um desprendido.

No Grande Hotel onde morava as figuras mais eminentes o procuravam para ouvir-lhe a opinião, manifestada sempre com aquela amenidade, que era um dos traços do seu caráter.

Muitas vezes impediu dissidências, fez aproximações julgadas inviáveis e conduziu debates pelo terreno das idéias, evitando os ataques pessoais, desbravando o caminho por que a vitória fosse mais ampla, poupando melindrar o antagonista.

Pelo seu tato e habilidade, os íntimos lhe chamavam "porteiro político".

Médico ilustre, dedicou-se, na Europa, a estudos especiais sobre moléstias de coração. Fê-lo por causa de sua mãe, que era uma cardíaca.

Filho estremo, com a sua ciência lhe minorou o sofrimento durante anos. Depois, ele próprio, cardíaco se tornou e acompanhou conscientemente a marcha da moléstia em seu organismo.

Uma vez Pedro Velho, aqui, no Rio, adoeceu gravemente. Vários médicos foram vê-lo. O receituário tornou-se abundante e os prognósticos não eram animadores. Joaquim Murinho, seu colega e amigo, seu companheiro no Senado foi visitá-lo. Tomou conhecimento da medicação e perguntou:

— Pedro Velho, deixe-me auscultá-lo e se tiver confiança em mim farei por curá-lo.

O doente aquiesceu com prazer. Murinho depois de examiná-lo disse:

— Mandem buscar estes dois remédios. Tem que tomá-los, alternadamente, durante toda a noite. Pela madrugada terá uma crise forte. Não se assustem. Cêdo telefonem para o Odorico (Odorico José da Costa, que era seu secretário) dizendo como ele passou a noite. O Odorico me mandará o recado.

Murinho, grande homem, médico ilustre, político eminente, morando em bela casa em Santa Teresa, verdadeiro museu de arte, não tinha telefone. Recebia as comunicações por interposta pessoa, no caso era aquele seu secretário e vizinho.

Tudo se passou como Murinho previra. Pedro Velho teve uma crise forte pela madrugada, entrando depois em repouso. Ao vê-lo, horas depois Murinho disse:

— Está salvo. Dentro de poucos dias poderá voltar ao Senado.

Assim aconteceu, mas Murinho, reservadamente, preveniu a família que o seu dileto amigo tinha vida para poucos anos.

Em 1907, com 51 anos, e no apogeu da inteligência, Pedro Velho, a bordo do vapor "Brasil", que vinha saindo do porto de Recife, faleceu repentinamente. Teve compreensão de que lhe chegara o último momento de vida. Vida que ainda hoje é saudosamente lembrada como a de um grande condutor a quem se podia acompanhar confiadamente como bom timoneiro em meio da procela, porque era um guia luminoso e seguro. — J. E.

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

O SR. PRESIDENTE:

Continua a hora do expediente. Tem a palavra o nobre Senador Gilberto Marinho.

O SR. GILBERTO MARINHO:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, correspondendo aos desejos de numerosos comerciantes, plenamente identificados com os pontos de vista expostos pelo Presidente do Sindicato daquela categoria profissional, em carta recentemente dirigida ao Ministro Parisal Barroso, a propósito da Presidência do Conselho Regional do Serviço Social do Comércio no Distrito Federal, ao conhecimento da Casa aquela documento. (Lendo).

"Usando da prerrogativa que me confere o artigo 513, alínea 'a', da Consolidação das Leis do Trabalho, de representar, perante as autoridades administrativas e judiciais, os interesses gerais da minha categoria, tenho a honra de levar ao conhecimento de Vossa Excelência o que ocorre atualmente na presidência do Conselho Regional do Serviço Social do Comércio do Distrito Federal.

Antes de o fazer, entretanto, seja-me lícito pôr em relevo que o Decreto-lei número 9.853, de 13 de setembro de 1946, depois de atribuir, no artigo 12, "à Confederação Nacional do Comércio o encargo de criar o Serviço Social do Comércio (SESC), com a finalidade de planejar e executar, direta ou indiretamente, medidas que contribuam para o bem estar social e a melhoria do padrão de vida dos comerciantes e suas famílias, e, bem assim, para o aperfeiçoamento moral e cívico da coletividade", estabeleceu no § 1.º do mencionado dispositivo, que "na execução dessas finalidades, o Serviço Social do Comércio terá em vista, especialmente, a as-

sistência em relação aos problemas domésticos (nutrição, habitação, vestuário, saúde, educação e transporte); providências no sentido da defesa do salário real dos comerciários; incentivo à atividade produtora; realizações educativas e culturais, visando à valorização do homem; pesquisas sociais e econômicas".

Infelizmente, senhor Ministro, tão significativas objetivos não têm, na sua quase totalidade, sido sequer visados pela atual presidência do Conselho Regional do Serviço Social do Comércio do Distrito Federal.

Na fundamentação do aludido Decreto-lei n.º 9.853, considerou, sabidamente, o Governo da República que "o Serviço Social do Comércio muito poderá contribuir para o fortalecimento da solidariedade entre as classes, e bem assim, para a defesa dos valores espirituais em que fundam as tradições da nossa civilização". Em muito pouco, porém, tem a atual administração do SESC contribuído para a consecução de tão nobre "desideratum".

Apesar de ser hoje a receita do SESC 2 1/2 vezes a das anteriores gestões, pode-se afirmar, sem receio de contestação válida e, mais ainda, sem que seja possível qualquer prova em contrário, nada ter realizado até agora o atual presidente do Conselho Regional que já não houvesse sido feito pelos seus antecessores, cujas possibilidades financeiras eram, entretanto, chocantemente inferiores às suas.

Se é verdadeira a declaração do senhor Presidente do Conselho Regional do Serviço Social do Comércio do Distrito Federal, feita em carta que foi lida na tribuna da Câmara dos Deputados e segundo a qual conseguiu aquele gestor a consolidação do crédito com vinte milhões de cruzeiros de disponibilidades, não há como possa ele justificar, nem mesmo explicar, o fato contritador de não existir, com exceção da assistência à maternidade, e sua colônia de férias, nenhum dos serviços sociais que foram colimados pelo Governo da República ao expedir o decreto-lei n.º 9.853.

Diante de tudo isso, não surpreende nem a revolta surda dos funcionários do SESC, os quais não sabem por que lhes pagam tão ínfimos salários, em flagrante desatenção a recentes recomendações expressas em mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, nem a justa indignação de que são tomados os integrantes da grande classe dos comerciários por serem quanto a atual administração regional do SESC relega ao desprezo as altas finalidades de tão nobre Serviço.

Nos termos do artigo 9.º da mencionado Decreto-lei número 9.853, tenho a honra de invocar a elevada autoridade de Vossa Excelência, que jamais faltou aos justos apelos dos que trabalham, para o fim de solicitar se digne Vossa Excelência de deferir a realização de estudos sobre as atividades e condições do Serviço Social do Comércio do Distrito Federal, de modo a observar o fiel cumprimento de suas atribuições.

Das investigações que Vossa Excelência houver por bem ordenar chegar-se-á, necessariamente, à verificação de que problemas domésticos como nutrição, habitação, vestuário, educação e transporte; providências no sentido da defesa do salário real dos comerciários; incentivo às atividades produtoras, reali-

zações educativas e culturais visando à valorização do homem; pesquisas sociais e econômicas, nada disso foi objeto sequer de cogitações do atual presidente do Conselho Regional do SESC do Distrito Federal.

A classe dos comerciários, que tenho a honra de representar, aguarda, confiante, as providências de Vossa Excelência no sentido de repor a presidência do Conselho Regional do SESC do Distrito Federal no cumprimento dos seus deveres legais, os quais se sintetizam e culminam nas realizações que deve promover em prol do bem estar social e da boa harmonia coletiva.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de alta estima e distinta consideração. — *Jayme da Silva Corrêa, Presidente.*

Estou certo, Sr. Presidente, de que, dando cumprimento ao que lhe foi dirigido em nome da numerosa classe, tão digna da atenção do Poder Executivo, o Sr. Ministro Parsifal Barroso, há de saber conduzir o Serviço Social do Comércio, seção do Distrito Federal, para os rumos que lhe foram assinalados pelo próprio diploma legal.

O Sr. Othon Mäder — Permite V. Exa. um aparte?

O SR. GILBERTO MARINHO — Com muito prazer.

O Sr. Othon Mäder — Essa questão já vem sendo debatida há muito tempo. É muito oportuna essa representação pedindo a abertura de inquérito. Estou certo de que o próprio Presidente daquele Serviço tem interesse em que o assunto venha a lume, a fim de se esclarecer essa situação, à qual se fazem tantas acusações que, até agora, não sabemos se são ou não verdadeiras.

O SR. GILBERTO MARINHO — Muito agradecido pelo aparte de V. Exa.

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

O SR. PRESIDENTE:

— Continua a hora do expediente. Tem a palavra o nobre Senador Coimbra Bueno, quarto orador inscrito, que dispõe de apenas um minuto.

O SR. COIMBRA BUENO:

— Sr. Presidente, desisto da palavra.

O SR. PRESIDENTE:

— Vai ser lido requerimento do nobre Senador Mem de Sá.

E' lido e aprovado o seguinte

Requerimento n. 662, de 1956

Requeiro dispensa de publicação para a imediata discussão e votação da redação final do Projeto de Lei da Câmara n.º 42, de 1956.

Sala das Sessões, em 27 de novembro de 1956. — *Mem de Sá.*

O SR. PRESIDENTE:

— Em discussão a redação final cuja publicação foi dispensada. Consta do Parecer n.º 1.288, já lido.

Não havendo quem faça uso da palavra, encerro a discussão.

Em votação.

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

Aprovada. Vai à Câmara dos Senhores Deputados.

Na forma do Regimento Comum, designo o nobre Senador Alencastro Guimarães para, naquela Casa do Congresso, acompanhar o estudo do Substitutivo do Senado.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Continuação da discussão única do Projeto de Lei da Câmara número 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, pelo Sr. Senador Lima Teixeira e outros Srs. Senadores, aprovado na presente sessão); tendo pareceres favoráveis números 1.884, 1.285 e 1.286, das Comissões de Economia, de Transportes e de Finanças.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES:

(Não foi revisto pelo orador)

Sr. Presidente, tive ocasião, ontem, de fazer algumas considerações sobre o imposto chamado dos combustíveis, imposto único, que ora se vai votar em regime de urgência urgentíssima, bem como demonstrar rapidamente como certos dispositivos deste Projeto de Lei que se vai votar eram merecedores de reparos pela consequência que iriam ter sobre o custo de vida.

Mostrei, Sr. Presidente, como um dos cálculos feitos sobre o aumento de custo da indústria era falso e errôneo. Estabelecia o folheto que o custo de produção dos artigos industriais regulava sete décimos por cento. Não sei como se pode chegar a essa precisão. As indústrias são várias, a multiplicidade de valores, a influência da energia na manufatura industrial diversa, e é difícil admitir-se a tão baixa média de sete décimos por cento para o custo da produção industrial, em geral. Vou repetir com mais calma o meu raciocínio de ontem. Mesmo admitidos aqueles sete décimos por cento, o que se considerou foi o custo da energia. Numa fábrica de calçados, no entanto, se fôssemos computar somente a energia dispendida na feitura de um par a elevação seria mínima e até desprezível. A questão é a seguinte: a fábrica de calçados compra couro do cortume, o qual recebe o couro cru. Ora, para transportar o couro cru até o cortume, no Brasil, dada a dificuldade dos nossos transportes ferroviários e marítimos, em 90% dos casos será utilizado o caminhão, movido a óleo ou a petróleo; de modo que o frete deste caminhão, somará um aumento, do produtor de couro cru até o cortume, e do cortume até a fábrica de calçados. Por sua vez, a energia para curtir, terá elevado o preço.

Se considerarmos em cada um desses casos um aumento de 1%, veremos que os juros de juros, porcentagem sobre porcentagem, nos diferentes valores, elevará o custo industrial para 10, 15 e, talvez, 20%.

Referi, Sr. Presidente, que a modernização das estradas de ferro se faz pela adoção da locomotiva diesel-elétrica ou diesel-mecânica. Em qualquer dos dois tipos se utiliza intensivamente o óleo diesel. O carvão está sendo abandonado, inclusive para locomotivas a vapor. Para que não parem dúvidas sobre isto, citarei um exemplo por si só definitivo. Na Inglaterra, pátria tradicional do carvão, a ponto de algumas de suas cidades darem nome especial à qualidade da hulha há dez anos se acelerou o processo do uso do fuel oil, em vez do carvão, nas locomotivas. Tais são as vantagens de operação, do custo da produção do quilômetro trafegado, que o carvão não pode competir com o óleo, mesmo que se façam todos os nivelamentos e correções de preços possíveis. Mesmo mais caro, basta uma consideração, que está ao alcance dos não familiarizados com o problema: enquanto uma locomotiva a vapor pode dar somente 16 horas por dia, uma locomotiva Diesel-elétrica dá 23 horas e meia de trabalho por dia. A Es-

trada de Ferro Santos-Jundiaí, admiravelmente dirigida pelo Engenheiro Renato Peio, tem locomotivas Diesel, que já atingiram a cota de trabalho de 360 dias num ano, o que é impossível obter-se com uma locomotiva a vapor, mesmo queimando óleo.

Ora, Sr. Presidente, neste país de longas distâncias, com traçados ferroviários onerosos, um dos passos para o não encarecimento do custo do transporte está na modernização do seu equipamento. A adoção de locomotivas Diesel elétricas, ou Diesel mecânica é, como disse, vitoriosa no Brasil e em outros países.

Vai ser, portanto, altamente encarecido esse transporte, notadamente nas regiões Nordeste brasileiro, onde a carência de lenha ou carvão torna ainda mais vantajoso o uso do "fuel oil" ou do "Diesel Oil". Entretanto, aqui se aumenta o custo do "diesel oil" de cento por cento. Para que observem certas e incompreensíveis ligeiras, que vêm no folheto oficiosamente entregue nesta Casa, no qual se estabeleceram comparações de preços entre a gasolina e o óleo Diesel, em diversos países e se conclui que a grande diferença existente entre os dois produtos, justifica o aumento de preço.

Sr. Presidente, primeiramente esta comparação não tem razão de ser, no Brasil. Vale nos países onde o óleo Diesel é usado, como elemento complementar; nos Estados Unidos, por exemplo, onde o transporte é feito noventa por cento através das estradas de ferro ou por via aquática. No Brasil, a tendência é, cada vez mais, a rodovia — sistema que, embora financeiramente errôneo, porque mais caro, é, no entanto, o mais usado. Para nós, o óleo Diesel não tem tanta importância.

Há vinte anos, aproximadamente, as estradas de ferro, no País, estão abandonadas; não porque cobrem fretes vultuosos ou porque sejam deficitárias. Não se devem arrancar ramais por inexploráveis economicamente. Não! Essas estradas não rendem pela simples razão de que algumas delas possuem, hoje, menos equipamento que há trinta anos; não receberam locomotivas, vagões, trilhos, ou dormentes. Essas ferrovias do Brasil só têm de aproveitável o leito, os edifícios e o pessoal.

O Sr. Othon Mäder — V. Ex. dá licença para um aparte?

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Com muito prazer.

O Sr. Othon Mäder — A meu ver um dos grandes erros do projeto é mandar substituir, sumariamente, os ramais anti econômicos, por estradas de rodagem, sem saber quais as razões da baixa do rendimento. Entendo necessário um exame das condições econômicas das estradas, para se fazerem as substituições.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Darei a V. Ex. e ao Senado exemplo do que estamos relatando. Estrada de Ferro Leste Brasileira — a cuja reabilitação muito clamei tem hoje capacidade de transporte inferior à de 50 anos passados, além de suportar um deficit fantástico — creio que o que arrecada não chega para pagar o pessoal. As margens dessa estrada, existem dois produtos de mercado fácil, abundante, de carga volumosa, excelentes para transportar, dando bom frete. Trata-se do manganês do Bonfim, que tem, em média, o teor de 48 a 50%, e está a trezentos quilômetros do litoral. Outro produto, que não interfere com o transporte do manganês, é a magnetita, de Contendas, no Sêro das Águas, onde se localiza um dos três maiores depósitos do mundo desse minério, e em condições excepcionais de exploração. O Brasil é detentor de um dos maiores depósitos mundiais de magnetita, minério à base do manganês, que, com o alumínio, o titânio e outros semelhantes, constitui os metais modernos por excelência, cujas ligas oferecem maravilhas

para o desenvolvimento da mecânica moderna.

Pois bem, Sr. Presidente, o saudoso e inesquecível Senador Melo Viana, que tinha — não sei se diretamente, ou por amigos — interesses nessas minas de magnetita, disse-me, várias vezes, que os exploradores dessas minas haviam recusado contrato para a exportação de quinhentas mil a um milhão de toneladas daquele produto.

Quinhentas mil toneladas de magnetita, Sr. Presidente, custariam um frete equivalente a trezentos milhões de cruzeiros.

Quanto ao manganês, havia as propostas mais variadas, relacionadas com equipamento para estradas de ferro. Os americanos, por exemplo, nos ofereciam locomotivas, vagões, trilhos, para pagarmos em frete. Entretanto, essas famosas comissões, — que tantas vezes tenho aqui desancado — recusaram tais propostas. Queriam fazer planos, tudo dependia de planejamentos, como se uma estrada de ferro pôde, completamente desintegrada, pudessem comportar outras providências que não a substituição total do material e sua volta ao estado primitivo.

Sr. Presidente, só com esses dois produtos, a Estrada de Ferro Leste Brasileiro obterá seiscentos milhões de cruzeiros de receita, cobrindo não só o déficit, como ainda, auferindo lucros, através da exploração, que raras ferrovias, no mundo estão em condições de alcançar.

O Sr. Maynard Gomes — V. Ex.^a da licença para um aparte?

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Com muito prazer.

O Sr. Maynard Gomes — Uma vez que V. Ex.^a se está referindo à Estrada de Ferro Leste Brasileiro, desejo lembrar outro produto, que também proporcionaria bons lucros. Refiro-me ao sal. Não sei se V. Ex.^a sabe que as requisições para transporte de sal são atendidas com o atrazo de um ano ou mais.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Lembra o nobre Senador Maynard Gomes outro produto — o sal — que, transportado a granel, dá excelente frete ferroviário, ou marítimo, porque sofre avarias mínimas, as diferenças de preço são insignificantes e é de manuseio facilíssimo.

Além, portanto, do manganês e da magnetita, tem a Leste Brasileira para transportar o sal, sem contarmos o minério de cobre e de cromo, enfim, quase todos os produtos naturais da Bahia, que pagam, às vezes, o frete de Cr\$ 1,50, quando, a estrada de ferro lhes cobra Cr\$ 0,20 e Cr\$ 0,30. O pior é que não há transporte ferroviário.

Ao exemplo que citei, da Leste Brasileira, poderemos juntar outro, que há dias lembrei, da Estrada de Ferro Rio Grande do Norte, assim como da de Brangança e outras, também deficitárias, por falta de equipamento.

O que se observa em matéria de estradas de ferro no Brasil, salvo alguns casos isolados, é o absurdo de as julgarem ultrapassadas quando, na realidade, elas ainda têm grande missão a realizar, aqui e em toda parte. Só neste pis é que se descobriram esses ramais antieconômicos.

Para concluir, Sr. Presidente, para mostrar como é ligeiramente tratada essa gestão, no Brasil, lembraria caso ocorrido na administração da Central do Brasil. Foi, há muitos anos, incorporada aquela autarquia a Estrada de Ferro Banal, com 18 quilômetros. Cogitou-se, em 1941, de se lhe arrancar os trilhos, porque era antieconômica, mas um exame cuidadoso mostrou que a estrada não tinha renda porque, sendo um ramal ligado à bitola larga da linha de São Paulo, e os horários não coincidindo, quem queria tomar um trem, ou mandar as suas mercadorias pelos trens que passam próximo das matas, haveria de ir de automóvel ou de ônibus, pois, de outra forma,

não alcançaria a condução. A simples mudança de horário, ajustado ao da linha principal, transformou esse ramal, mesmo com equipamento pobre, antigo, miserável, de deficitário em ramal que dava renda.

Sr. Presidente, reexaminando a questão dos trens, ver-se-á o seguinte: vamos tornar, talvez, antieconômico o uso do combustível, óleo, nas estradas de ferro e continuar a estimular da lenha.

As estradas de ferro consomem, na atualidade, onze a doze milhões de metros cúbicos de lenha o que representa devastação anual na proporção de trinta a quarenta mil hectares de mata. E a ocupação de trinta a quarenta mil homens para extrair a lenha; é o desvio de braços, é o desvio de capitais, é o desvio de transportes para extrair lenha para as estradas de ferro. Não se diga sequer, que o uso da lenha poupa dólares. Não é verdade! E' ela transportada em caminhões. Hoje em dia, com a média de dez a quinze quilômetros de distância entre os ramais, pode-se chegar à conclusão de que, queimando lenha, se gastará em dólares o mesmo se se consumisse óleo. A lenha tem resistido bravamente à sua expulsão do consumo econômico das estradas de ferro. E' história que um dia precisará ser contada — a do mistério de um combustível antieconômico, de um combustível por todos execrado, de um combustível que devasta as nossas matas e cuja devastação provoca um quase cotidiano clamor de todos os interessados nas nossas reservas florestais.

O Sr. Othon Mader — E' um crime essa devastação.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Sr. Presidente, de passagem pode-se dizer que esse é um dos negócios mais aladroados que se tem feito, e se faz, no País: o fornecimento de lenha às estradas de ferro. Furta-se na medição, na quantidade, na guarda, de todas as maneiras se furta e, de tal modo, que V. Ex.^a pode ficar certo, o custo de um metro cúbico de lenha fornecido às estradas de ferro geralmente corresponde a 40% do valor real.

Ao citar esse número, ligeiramente, não o faço por ouvir dizer, e, sim, pela experiência que tenho sobre questão que há anos vem reclamando a necessidade de ser atendida.

Com o imposto que se pretende instituir, estimular-se-á o roubo no peso, nos pregos e o pior, continuaremos a queimar lenha, a devastar as nossas matas.

Pedirei, agora, a atenção do Senado, para o conteúdo do § 1.º do art. 1.º do Projeto no que se refere à proibição da importação a granel, a não ser em vasilhame.

Não há quem ignore que essa forma de importação é a ideal, pode ser muito mais acessível. O melhor dos tambores aguenta sete viagens ao fim das quais, está destruído.

A importação a granel permite economia correspondente a essas sete viagens e outra, assim, ninguém pensará em importar óleo lubrificante, ou o que seja, em tambores ou latas, se o puder fazer a granel. Economicamente, financeiramente, monetariamente, por onde se julgue, esse é um fato comprovado. Por que, pois, proibir a importação de óleo petróleo e derivados em vasilhames? Se é mais econômico, ninguém irá comprar o vasilhame no estrangeiro, só pelo prazer de adquiri-lo fora. Eis onde se esconde mais um dos monopólios odiosos que, indiretamente, vem sacrificando o povo brasileiro. O que se deseja é uma lei que regule o uso dos combustíveis e não a importação de equipamento industrial. Seria lançar a produção brasileira, já escravizada, para as classificações da quinta categoria: seria amarrar a indústria nacional de fabricação de tambores e vasilhames.

Sr. Presidente, devemos proteger a indústria nacional; devemos fomentar

a produção no país de um mínimo, do que tenhamos necessidade, mesmo que seja mais cara. Esse prego, eventualmente mais elevado, representa uma apólice de segura, uma defesa para o país.

Aprendemos e temos ainda recordação, durante a última guerra, do que nos causou a carência de certos produtos. Tivéssemos nós fabricação de trilhos e a ligação Norte e Sul estaria, ultimada. Os bilhões de cruzeiros de açúcar que se melou em Pernambuco, teriam vindo abastecer o Sul do País por via férrea.

Mostrei, certa ocasião, ao grande Ministro da Viação, General Mendonça Lima, que se em vez de importarmos trilhos, em quantidade escassa, a Cr\$ 1,60 os fabricássemos a razão de Cr\$ 10,00 para a ligação Norte e Sul, ainda seria extraordinariamente barato, em virtude dos prejuízos que seriam evitados.

Sr. Presidente, esses são casos especiais, em que se vai produzir certa quantidade para garantir ao País a sua autonomia, a sua liberdade, e para eles há o recurso usado, com sucesso, em todos os tempos; há cem ou duzentos anos, desde que as nações começaram a ser constituídas em grandes estados industriais e comerciais. Se pesquisarmos a História, não por seu lado épico, mas, com um pouco de materialismo, encontraremos as razões de certos acontecimentos históricos, o Estado protegendo suas indústrias, fomentando a produção, garantindo seus capitalistas e seus trabalhadores. Para não irmos longe, o que eram as guerras de Flandres se não uma questão de mercado monetário, de lá, que viria para a Inglaterra, para ser manufaturada e, de lá, sair para a França?

Sabemos o que foi o bloqueio continental de Napoleão. Nele encontramos idênticas razões econômicas dominando e demonstrando em todos esses países, uma idéia fixa, permanente de autonomia, mas autonomia como defesa contra o predomínio e a supremacia de outras Nações.

Sou, portanto, Sr. Presidente, fortemente por uma tarifa protecionista, que garanta à nossa indústria, ao nosso trabalhador, ao capital e ao trabalho uma remuneração estimuladora do seu esforço, e lhes assegure parte substancial do mercado brasileiro. Não no entanto, diferença enorme entre esta medida e a proibição de importação de determinado produto. Neste caso, escravizamos o mercado interno ao produtor, porque em todas as leis e regulamentações restritivas que apreciamos jamais se procurou estabelecer o preço de venda do produto importado. Pode o importador obter o privilégio de uma importação. Terá dificuldades maiores ou menores para conseguir esta licença; mas, desde que importa, é livre de pedir aos compradores nacionais, ainda que este seja o Governo, o preço que bem entender.

Cito um exemplo:

Os maiores consumidores de máquinas de terraplenagem, empregadas na construção de estradas de rodagem e serviços semelhantes, são os Governos Federal, Estadual e Municipal. Pois bem, o Governo é quem distribui as cambiais para a importação desses equipamentos. Assim, um trator importado por setecentos mil cruzeiros e um milhão de cruzeiros, por um passe de mágica — qual o de mudança de categoria — alcança o valor de três milhões de cruzeiros; e o próprio Governo que, ao conceder os preços unitários para as máquinas de terraplenagem, facilita amortização correspondente, não ao preço privilegiado de importação mas ao valor arbitrariamente fixado pelo particular, para a mercadoria de sua propriedade. Por outras palavras: ao calcular os juros para a amortização do equi-

pa-vento que entrou no país por um milhão de cruzeiros graças ao dólar privilegiado, não pagará o governo a amortização correspondente, digamos, a 10% sobre um milhão de cruzeiros, mas, sim, 10% sobre três milhões. Desta maneira, Sr. Presidente, assistimos ao privilégio do industrial ter a exclusividade da importação do produto; só ele importa e só ele fixa o preço para o governo e a Nação.

O produtor do café é espoliado no preço do seu dólar; depois, a Nação, que extorquiu este dólar ao produtor do café, é, por sua vez, também extorquida. E' verdade que neste caso se pode aplicar o ditado: ladrão que rouba ladrão tem cem anos de perdão. Posteriormente, no entanto, esse beneficiário cobra da Nação, duzentos cruzeiros por um dólar que recebeu a cinquenta cruzeiros.

De nada disso cogita os gráficos anexos ao projeto; apenas se aceita com singeleza e para efeito de publicidade, que um trator de esteira custava 700 mil cruzeiros em 1950 e hoje custa três milhões. Discordo dessas afirmativas. Devia-se mencionar:

“Um trator de esteira custava 25 mil dólares, em 1950; hoje, custa 30 mil dólares. A diferença está, nas categorias ou privilégios de importação”.

Sr. Presidente, sei que a resolução do Governo está tomada e a da Maioria também. O rolo compressor vai funcionar. Não tenho a pretensão de querer modificar o voto de cada um dos membros do Senado. Tenho a certeza, porém, conhecendo-os como os conheço, de que estão fazendo um sacrifício à disciplina partidária para conceber aquilo que, sabem, é uma injustiça; e esperando do patriotismo do Governo e de proteção de Deus — que é, definitivamente, brasileiro, e tem que ser; pois, de outra forma, as coisas não irão bem — que talvez, no fim, tudo dê certo.

Sr. Presidente, na enumeração das obras a serem executadas, no Anexo do Projeto, há evidentemente, aquela vontade de atrair, acenando com vantagens. E' como um vigarista ao passar o “conto”; enumera vantagens e história as delícias que auferirá a vítima; se o atender. Nós estamos nesta posição: são páginas e páginas de estradas e mais estradas, por este País afora. São tantas que a gente fica pensando que, como que por um passe de mágica, em dois ou três anos o Brasil estará cortado, de alto a baixo, por estradas pavimentadas. Iremos do Rio de Janeiro, rapidamente, a cem quilômetros a hora, visitar em dois ou três dias o Governador Barata ou então a Tabatinga, na fronteira do Peru. E' uma ilusão, porque nada disso vai acontecer. Pode-se ter todo o dinheiro indispensável mas há um limite: a capacidade de construção, a mão de obra e o equipamento. Não podemos desviar tantos braços da indústria, da lavoura e do comércio para construirmos esse número de estradas.

Para que, no entanto, minha crítica não fique no ar, citarei o exemplo de um setor do qual por acaso, tenho alguma noção. Quanto aos outros não sei o que se passa. No Anexo ao Projeto figura a enumeração de canais para o plano fluvial nacional. Não sei bem o que têm que parece que tudo está misturado. No item 50 da página 14 se lê:

“O canal Laguna-Araruama, ligando essas duas cidades e cujo primeiro trecho Laguna-Jaguatuna, já se encontra concluído. Esse canal se prolongará até a Lagoa dos Patos, permitindo, assim, que o carvão do Estado do Rio Grande Sul venha a ser, facilmente, aos portos carvoeiros de Laguna ou de Imbituba”.

Sr. Presidente, não existe este canal, a não ser nesta publicação; e, ainda que os estudos estivessem iniciados, devia-se concluir, ante tanta falta de escrúpulo, pela conveniência da não execução da obra.

O Sr. Francisco Gallotti — V. Exa. permite um aparte?

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Pois não.

O Sr. Francisco Gallotti — Os estudos do canal Laguna-Aranaguá existem há muitos anos. Quanto a construção do canal Laguna-Jaguaruna, mais ou menos na ordem de 40% da distância, já está concluída. Já há navegação e conservação até Jaguarão. Posso dizer a V. Exa. que bom trecho desse canal foi construído por mim e posto a disposição daquele serviço. Estudos, projetos e orçamentos de Jaguarão a Jaraguá já estão feitos.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Agradeço o aparte, mas vejo que V. Exa. não me ouviu totalmente. Referi-me ao prolongamento de ligação até a Lagoa dos Patos. A V. Exa. engenheiro de portos, e especialista em canais, desafio que me diga, sob o ponto de vista econômico/financeiro, se esse canal já foi estudado.

O Sr. Francisco Gallotti — Conheço o terreno até Araranguá, e visava justamente à ligação Laguna-Aranaguá.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Esta ligação não conheço, nem discuto. O que estou mostrando ao Senado é o conto do vigário passado ao Congresso e até no Governo com aligação de Araranguá à Lagoa dos Patos por um canal de que não existe estudo, nem sequer é viável.

O Sr. Mem de Sá — Ligar Araranguá a Lagoa dos Patos?

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — AA Lagoa seria ligada por canal, ao porto de Ibituba, em Laguna.

O Sr. Mem de Sá — Por um canal? Isto deve ser obra de Júlio Verne. Deve haver engano.

O Sr. Francisco Gallotti — A ligação de Araranguá Lagoa dos Patos A ligação Araranguá a Laguna, está sendo estudada.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Não estou discutindo isso. Apenas, chamei a atenção do Senado para o conto do vigário que é a ligação Araranguá-Lagoa dos Patos.

O Sr. Mem de Sá — Ai lá engano: trata-se, sem dúvida, de obra póstuma de Júlio Verne.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Sr. Presidente, o assunto da exportação de carvão do Rio Grande do Sul, já foi sobejamente estudado. São duas as soluções. Uma, a dragagem da Lagoa dos Patos — trabalho facilmente realizável; é questão de tempo e dinheiro e pela qual navios de alto porte, poderão buscar o carvão até a boca da mina. A outra solução é o transporte desse carvão em chatas.

Mas aqui está um dos fatos, o se pelo dedo se conhece o gigante, pode-se imaginar o que seja esse plano de navegação fluvial.

O Sr. Mem de Sá — Não há o plano de ligação Porto Alegre ao mar? Esse sim, é que seria viável.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Conheço esse projeto: é o chamado Canal de Torres.

O Sr. Mem de Sá — Não é o de Torres: o canal Porto Alegre — Mar, saindo na Praia do Quintão.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Esse é um dos estudos antigos a respeito, mas não está apontado nesta relação.

O Sr. Mem de Sá — Deveria constar, porque os estudos estão sendo

feitos e se encontram bastante adiantados. O problema atual o da execução, é apenas de ordem financeira.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Sr. Presidente, Srs. Senadores: vêm VV. EEx.ª como este projeto vai extorquir sete ou oito bilhões de cruzeiros, ou mais, do povo brasileiro, atingindo, indiscriminadamente, o custo de produção, o custo de transportes e o custo da indústria, foi mal estudado. Representará ele um ônus que, somado aos outros já aqui votados, atabalhoadamente, neste fim de ano, contribuirá mais do que todas as loucuras até agora praticadas, em matéria financeira e monetária, para o agravamento do custo da vida dos brasileiros.

Com este total, e mais outros, que por aí andam para se somar, serão trinta e cinco bilhões de cruzeiros que pagará o povo a mais, no próximo ano; será um acréscimo de 50% na tributação federal.

E' aquela passagem que assinala: em dez anos, Cr\$ 160,00 para Cr\$ 2.500,00 por ano, será, no próximo ano, a taxa, "per capita" do povo brasileiro, correspondendo, ao salário mínimo de há 12 ou 14 anos. Só isso mostra a que distância estamos indo nessas levandadas nos campos monetário, financeiro e econômico.

Parece, etretanto, Sr. Presidente, que essas verdades, que estão aí ao alcance de todos os olhos, que podem ser examinadas a cada instante, que podem ser verificadas — e o estão sendo na própria carne — encontram uma muralha de insensibilidade, de apatia, de falta de reação, que só pode ser comparada àquele estado de calmaria que antecede as tempestades.

O País está vivendo horas de inquietação, intranquilidade e insegurança. Tão grave e delicada é a situação que o Governo, a cada instante, se vê compelido a notas, declarações, e a pronunciar discursos esclarecedores.

A inflação comunista nos órgãos governamentais, principalmente nas Forças Armadas, produz os seus efeitos, e, se formos verificar por que projetos dessa natureza, tão mal estudados, de efeitos tão daninhos, são enviados à consideração do Executivo, que os remete ao Congresso sem mais exame, encontraremos aí, talvez, os fios e a trama de uma conspiração contra as instituições, contra o regime, contra nosso modo de vida. Se adversários das nossas instituições, adversários do regime, quisessem desintegrar a autoridade, impelir as massas à desconfiança, das suas elites, à desesperança, à descrença pela certeza de que as elites não mais correspondem às qualidades necessárias de comando, certamente, Sr. Presidente, não se seguiria doutrina, sistema medódo diferente. Medidas como essa, que se vêm acumulando, não resolvem problema algum: mantêm a vida num constante acréscimo, de um lado a incitação às massas para maiores salários e de outro, ao mesmo tempo que se pretende conter os preços através da COPAP, praticam-se todos os atos para que eles se elevem.

Enquanto as mercadorias apodrecem e desmerecem de preço no interior, por falta de transporte, sobem, assustadoramente, na Capital. — Quais as providências tomadas para melhorar os transportes? — Nenhuma!

Ainda hoje se via a notícia de exportadores do Rio Grande, que não conseguiram transporte para cereais, enquanto esses cereais aqui no Rio se alteiam a preços astronômicos.

As altas de salários concedida no ano passado, o aumento de vencimentos dos funcionários públicos já não são mais suficientes para atender ao crescimento do custo da vida. Começamos a ouvir novos clamores por aumento de salários. Breve votaremos outras majorações de vencimentos, e

outras elevações de impostos e taxas para pagá-los; votaremos aumento de tarifas, e, assim, de ano em ano a princípio, depois de seis em seis meses, e a final a derrocada.

Sr. Presidente, que medidas toma o Governo para estabilizar o custo da vida, para, ao menos, diminuir a velocidade de aceleração, na alta do custo de vida? Qual a medida? Qual a restrição de crédito?

Nos momentos como este, a restrição de crédito é, mais um crime do que medida capaz de conter a valorização da moeda. O que se desenvolve neste Governo mais do que nunca, é uma agiotagem desenfreada. O dinheiro que existe é emprestado a largos juros. E vemos como o Governo pretende combater a alta de juros: apenas fazendo um apelo, considerando criminoso tal ato, como se alguém o julgasse louvável fazendo apelo, de ordem moral, como se numa hora destas alguém os atendesse, quando o próprio Executivo pela escassez do dinheiro provoca a alta dos preços. Não há transporte para a mercadoria, nem o dinheiro para produzi-la.

Vimos, há poucos dias, no balanço do Banco do Brasil, como se emprestava à lavoura do Brasil. Recebeu ela empréstimos bancários, pela Carteira Agrícola e assemelhadas, apenas o valor equivalente, a dez por cento do valor global, quando os outros setores receberam vinte e trinta por cento.

Como estimular a produção, se lhe falta crédito, se lhe falta transporte? Assim procede o Governo, que a um tempo faz escassear o crédito, não cuida do transporte e esmaga o contribuinte com impostos.

E que são impostos? O plafond, abaixo do qual o custo não pode baixar.

Um industrial poderia amanhã reorganizar sua indústria, e mediante métodos e máquinas melhores, baixar o custo de produção a níveis excepcionais; mas, com impostos altos, haverá um nível abaixo do qual ele não poderá descer.

Desta forma, qualquer ação no sentido de melhoria de preços fica inutilizada. Por quem — pelo próprio Governo.

Sr. Presidente, quero concluir. Já vão longe essas considerações aparentemente inúteis. Não têm elas a esperança de conseguir modificação de julgamento. Não tenho sequer a esperança de que sejam amenizadas as barbaridades contidas neste projeto que vamos votar; apenas me anima a esperança que, como disse o poeta, deu ao homem o dom de suportar um mundo. É só essa esperança, essa divina mentira do poeta que, neste momento, me anima a clamar, a expor essas condições, cujo eco espero que chegue até quem de direito, para que pense, medite.

Obtiveram de um Congresso complacente aquilo que governo algum jamais obteve: a maior taxa da História do Brasil; obtiveram trinta e cinco bilhões de cruzeiros, daí para cima, de em taxa novas Assumiram tremenda responsabilidade. Se há erro do Congresso em votar — como votou — com pouco conhecimento, problemas desta natureza, há também nesta atitude, reconhecimento, algo que, perante a Nação, definirá responsabilidades.

Somos frequentemente acusados perante a Nação por todos aqueles saudosos da arbitrariedade ou desejosos da ditadura. Dizem que o Congresso impede o bom funcionamento do Executivo, no sentido de bem servir ao País, e que tudo quanto ocorre de mal, de orado, é porque a Câmara e o Senado negam os meios necessários ao Poder Executivo.

Hoje, Sr. Presidente, o Poder Executivo: está forte pelo apelo de seus periferianos. Pode fazer o que quiser: Fechar o Rádio e a Imprensa. Está dono da situação. Tem os recursos,

o material, os meios. Cabe-lhe, agora, a inteira responsabilidade do que acontecer daqui por diante; não cabe mais ao Congresso.

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

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — Com muito prazer.

O Sr. Fernandes Távora — Numa economia arrebentada como a do Brasil, arrancar dessa pobre população tributos que orçam por trinta e cinco bilhões de cruzeiros, como V. Ex.ª acaba de declarar, não é simplesmente um erro, mas um verdadeiro crime, inexplicável.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES — V. Ex.ª tem toda a razão e eu Concordo plenamente com o nobre colega.

O Sr. Fernandes Távora — Todos já sabem que não temos nenhuma responsabilidade nesse erro, nesse desacerto tremendo que o Senado vai cometer.

— Perfeitamente.

A própria Maioria desta Casa, solidária com o Governo, dá-lhe, nesta hora, e com estas votações, uma responsabilidade perante o povo brasileiro, perante a Nação e perante o mundo, de que não poderá fugir e de que terá que prestar contas ao país. Mesmo que disponha de todos os tanques e espadas de ouro com conta até agora, poderá estrangular as nossas vozes, impedir que levemos ao conhecimento do povo brasileiro as verdades que ela precisa conhecer, mas não impedirá a condenação moral a que está exposto senão executar tudo aquilo que prometeu ao pretender arrancar do povo brasileiro seu sangue e sua carne, como está fazendo agora.

É só, Sr. Presidente. (Muito bem; muito bem! Palmas).

Durante o discurso do Sr. Alencastro Guimarães o Sr. Apolônio Salles deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Kerginaldo Cavalcanti, reassumindo-a posteriormente.

O SR. PRESIDENTE:

Tem a palavra o nobre Senador Coimbra Bueno.

Continua a discussão.

O SR. SENADOR COIMBRA BUENO PRONUNCIA DISCURSO QUE, INTREGUE A REVISÃO DO ORADOR, SERÁ POSTERIORMENTE PUBLICADO.

O SR. PRESIDENTE:

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

E lido o seguinte

Requerimento n. 663, de 1956

Nos termos do art. 152, letra b, do Regimento Interno, requereio o encerramento da discussão do Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956.

Sala das Sessões, em 27 de novembro de 1956. — Filinto Müller.

O SR. JOÃO VILLASBOAS:

(Pela ordem) (Não foi revisto pelo orador) Sr. Presidente, o Art. 152, do Regimento declara que é permitido a qualquer Senador requerer o encerramento da discussão da matéria em debate, nos seguintes casos:

"b) na discussão única, na discussão suplementar e na segunda discussão, desde que o assunto tenha sido debatido em duas sessões".

A matéria que estamos discutindo apenas teve início de discussão na última sessão, isto é, na de hoje, pela manhã. Estamos, portanto, na segunda discussão e, segundo o expresso no dispositivo que acabo de ler, é preciso que se vençam duas discussões para que se lhes possa requerer o encerramento.

Pelas informações que tenho, Senhor Presidente, vencemos, apenas, a primeira discussão e estamos na segunda. Somente quando entrarmos

na terceira sessão é que se poderá requerer o encerramento da discussão.

Esta, Sr. Presidente, a questão de ordem que formulei. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

Vou resolver a questão de ordem suscitada pelo nobre Senador João Villasboas.

Estipula o Regimento Interno, no tocante ao encerramento das discussões, o seguinte:

"Art. 152 — É permitido a qualquer Senador requerer o encerramento da discussão da matéria em debate nos seguintes casos:

b) na discussão única, na discussão suplementar e na segunda discussão, desde que o assunto tenha sido debatido em duas sessões".

É o que se verifica no presente caso. Com efeito, a discussão do projeto, iniciada na última sessão da noite de ontem, prosseguiu na manhã de hoje e se prolongou até a presente sessão, em que usaram da palavra os nobres Senadores Alencastro Guimarães e Coimbra Bueno.

Acha-se, assim, cumprida a exigência regimental para que a discussão possa ser encerrada a requerimento de qualquer Senador.

Não se pôde contestar, legitimamente, que o início da discussão se tenha dado na última sessão noturna de ontem.

Naquela oportunidade, aprovado o requerimento de urgência, baseado no 4.º do art. 156 do Regimento, a Mesa anunciou a discussão do Projeto.

A página 3.518 do Diário do Congresso Nacional de hoje, em que se acha publicada a ata daquela sessão, têm-se as seguintes palavras então proferidas pelo Presidente:

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

Em seguida, o Sr. 1.º Secretário procedeu à leitura das emendas que se achavam sobre a mesa, em número de 15,

Terminada a leitura, foram as emendas submetidas a apoiamento.

A seguir, declarou o Presidente:

"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.

E o Sr. Senador Mem de Sá, ao tomar a palavra para esse fim, indagou da Mesa:

"Sr. Presidente, quer dizer que estou falando para discutir o projeto?"

Foi a seguinte a resposta:

"V. Excia. começa fazendo a justificação das suas emendas".

Tendo o nobre representante do Rio Grande do Sul perguntado se o tempo gasto na justificação seria descontado no que lhe coubesse para a discussão, o Presidente respondeu negativamente.

O Sr. Senador Mem de Sá fez a justificação oral das suas emendas.

Ao terminar essa justificação, foram submetidas a apoiamento as emendas de Sua Excia.

Em seguida, declarou o Presidente:

"Continuam em discussão o projeto e as emendas".

Verificando, porém, a Mesa que não existia no Plenário número suficiente de Senadores para o prosseguimento da sessão, encerrou-a, marcando para a seguinte, que convocou para hoje às 9.30, Ordem do Dia constante dos dois projetos que naquele momento pendiam de pronunciamento do plenário entre os quais figurava, em

primeiro lugar, o Projeto de Lei da Câmara n.º 346, de 1956, em continuação de discussão.

Foi assim que essa matéria figurava na Ordem do Dia da referida sessão, publicada no Diário do Congresso de hoje em avulsos distribuídos hoje pela manhã.

Não houve, quer no final da última sessão de ontem, quer na primeira de hoje, impugnação do modo por que foi a matéria anunciada, isto é, para continuação de discussão.

Não houve, e, no entender da Mesa, não podia haver, porquanto não cabiam dúvidas a respeito: Os fatos relatados o comprovam com absoluto clareza.

O art. 114 do Regimento é claro:

"No decorrer da discussão de qualquer proposição, é lícito ao Senador e a qualquer Comissão oferecer emendas supressivas, substitutivas, aditivas ou modificativas, etc."

Ai se diz que no decorrer da discussão é lícito apresentar emendas.

As emendas só são apresentadas, em Plenário, depois de aberta a discussão. Se é no decorrer da discussão que é lícito apresentá-las, parece fora de dúvida que, a *contrariu sensu*, se deva entender que elas não possam ser apresentadas, senão no decorrer da discussão, isto é, sem que a discussão tenha sido aberta.

E tanto é assim que quando, para a proposição da Ordem do Dia existem emendas sobre a mesa e, anunciada a matéria, algum Senador formula pedido de adiamento que, de multa pedid de adiamento que, de acordo com o parágrafo 1.º, do artigo 155 deva ser apreciado como preliminar da discussão, as emendas não são lidas desde que o requerimento seja aprovado. A discussão, nessa hipótese, deixa de ser aberta e as emendas ficam guardadas para apresentação posterior, quando a matéria volte à Ordem do Dia.

Nessas condições, tendo sido iniciada a discussão na sessão anterior, só podia o projeto ser, anunciado na sessão anterior para prosseguimento de discussão.

E, consequentemente, tendo a discussão sido iniciada na última sessão de ontem, e prosseguindo na primeira de hoje, e na presente sessão, satisfeita está a condição estipulada no art. 152, letra b, para que possa ser requerido o seu encerramento.

A Mesa recebe, pois, o requerimento e o submeterá ao Plenário, que soberanamente decidirá sobre a medida nele solicitada.

O SR. MEM DE SÁ:

(Pela ordem — Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, com a devida vênia, não me posso conformar com a decisão de V. Ex.ª e requeiro haja por bem deferir a decisão da minha questão de ordem ao Plenário.

O SR. PRESIDENTE — É regimental o pedido de V. Ex.ª e a Mesa com prazer o atenderá.

O SR. MEM DE SÁ — Sr. Presidente, justifico por que impetro este recurso ao Plenário do Senado. Faço-o porque o art. 152 do Regimento, na letra b, que V. Ex.ª tomou como fundamento de sua decisão, declara expressamente:

"b) na discussão única, na discussão suplementar e na segunda discussão, desde que o assunto tenha sido debatido em duas sessões".

Sr. Presidente, não foi o projeto debatido em duas sessões. Realmente, ontem, cerca de meia noite, Vossa Excelência abriu a discussão da matéria, e, em seguida, foram lidas as emendas.

Logo após, concedeu-me V. Ex.ª a palavra, para justificar minhas emendas, pois não o havia feito por escrito. Nessa ocasião, perguntei, ex-

pressamente, se a palavra me era facultada para justificar minhas emendas ou para discutir o assunto, declarando que não aceitava a palavra para discutir e, sim, para justificar.

V. Ex.ª disse bem, que o tempo de que eu dispunha era para justificar, e não para discutir as emendas. Ficou bem claro, portanto, que eu não usava da palavra para discutir, tanto que V. Ex.ª disse que meu tempo não seria descontado, do que teria para discussão. Por isso, não discuti; justifiquei.

Quando eu estava no fim da justificação — tempo tomado sem prejuízo do que me era assegurado para discutir — V. Ex.ª verificou que não havia número, e encerrou a sessão. Portanto, na sessão não houve debate das emendas, nem do projeto.

O projeto não foi debatido. A sessão foi aberta para discussão, mas efetivamente não houve discussão nem debate. Houve, simplesmente, a justificação de emendas minhas que não tinham tido justificação escrita.

Assim sendo, nos termos rigorosos do Regimento, não houve debate.

Sabe V. Ex.ª, Sr. Presidente, que há uma norma de hermenêutica segundo a qual tudo que é odioso deve ser interpretado sem restrições — odiosa restringenda. É o velho brocardo que nos veio da velha Roma.

Aqui se trata de restrição. Não é possível, portanto, interpretar impedindo, o que só se tolera para as disposições benignas — benigna amplianda. Logo, nos termos regimentais, não houve debate.

Não há, Sr. Presidente, farisaísmo de minha parte; há a melhor doutrina, a melhor hermenêutica de interpretação. O Regimento exige que a matéria seja debatida em duas sessões. Efetivamente, só o foi hoje, pela manhã, e agora de tarde. Portanto, só numa terceira sessão é que se poderá aplicar o disposto no art. 152, letra b, do Regimento.

Por isso, Sr. Presidente, requeiro a V. Ex.ª que defira ao plenário a decisão da questão de ordem levantada pelo eminente Líder Senador João Villasboas. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

Os Senhores Senadores que estão de acordo com a decisão da Mesa sobre a questão de ordem levantada pelo nobre Senador João Villasboas, queiram ficar sentados. (Pausa).

Está aprovada a decisão da Mesa.

O SR. MEM DE SÁ:

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

O SR. PRESIDENTE:

Vai-se proceder à verificação da votação requerida pelo nobre Senador Mem de Sá.

Queiram levantar-se os Senhores Senadores que aprovam a decisão da Mesa sobre a questão de ordem levantada pelo nobre Senador João Villasboas. (Pausa).

Queiram sentar-se os Senhores Senadores que aprovaram a decisão da Mesa, e levantar-se os que a rejeitam. (Pausa).

Votaram a favor da decisão da Mesa 27 Senhores Senadores, e contra, 7.

A decisão da Mesa é mantida.

O SR. MEM DE SÁ:

(Para declaração de voto — Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, desejo seja registrado nos Anais que a Minoria não abandonou o recinto, como *roderia* faz-lo, para negar *quorum*. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

A declaração de V. Excia. consta da Ata.

Em votação o Requerimento apresentado pelo nobre Senador Filinto Müller.

O SR. JOÃO VILLASBOAS:

(Para encaminhá-lo a votação — Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, a Minoria desta Casa não vem, na discussão deste projeto, fazendo oposição ao Governo da República. Fazemo-la, sim, Sr. Presidente, aos desmandos e desordens administrativas, como aos desmandos e desordens legislativas que se concretizam no projeto.

O nosso trabalho de combate a esta proposição procurando reduzir, ou pelo menos conter o quanto possível, a elevação assustadora do custo da vida, representa simplesmente, uma defesa dos altos interesses nacionais.

Quando esperamos da Presidência da República iniciativas no sentido de melhorar as condições de vida do povo, no sentido de reduzir o custo das utilidades, recebemos uma série ininterrupta de projetos que majoram impostos, o que vem refletir, diretamente, na alta do custo da vida.

Assim, Sr. Presidente, sofremos, nesta hora, o impacto da Maioria, tentando calar a voz da Oposição, que aqui se levanta não na defesa dos seus próprios interesses, não no intuito de dar combate político-partidário ao Governo, ao Presidente da República, mas na defesa exclusiva dos altos interesses públicos.

Os oradores que aqui se sucederam deixaram positivamente em argumentação irretorquível, que os efeitos desse projeto serão o encarecimento de maneira assustadora do custo dos transportes e, consequentemente, do custo da produção.

Quando, porém, procuramos deixar assinalada nas páginas do Diário do Congresso a reação viva que aqui fazemos e o protesto, no qual os homens da Oposição vêm insistindo o fazemos certos de que de não conseguirmos demover a Maioria no sentido de repelir o projeto, mas, apenas, no interesse de avariar a opinião pública, para que ela se convença de que, em vez das promessas de redução do custo de vida, feita pelo Presidente da República, cada dia mais as medidas que S. Excia. solicita e consegue do Congresso pesarão na bolsa do povo brasileiro.

Sr. Presidente, por que elevamos os vencimentos da civil e militares? Porque baixou a Presidência da República decreto elevando o salário mínimo, se a consequência imediata é a elevação do custo da vida, de tal forma, que a percentagem de aumento de vencimentos e de salários se torna infima diante do custo das utilidades?

Nesta hora, entretanto, quando aqui assinalamos, com dados, com argumentos irretorquíveis, com cifras que não podem ser contestadas, o grande prejuízo que na bolsa do povo vai refletir a aprovação deste projeto, recebemos o impacto deste requerimento de encerramento da discussão, fazendo calar a voz da Minoria, fazendo silenciar a Oposição, a fim de que se imediatamente votado este monstruoso projeto, sem emendas, sem restrições, sem corrigendas.

Sr. Presidente, vezes da própria bancada governista já procuraram tranquilizar a Oposição, afirmando que o Sr. Presidente da República vetará alguns dispositivos.

Ora, se nós do Legislativo já votamos a proposição convictos de que o Sr. Juscelino Kubitschek vetará os dispositivos, não agimos com o critério necessário, com o critério de legisladores, se reconhecemos a existência de dispositivos tão gravemente prejudiciais aos interesses públicos, que contrariam os interesses do povo a ponto de o Sr. Presidente da República, de ante-mão prometer vetá-los, por que votamos nós, que já nos convencemos do erro, esses dispositivos? Por que insistimos em votar, com esses erros essas deficiências, projeto dessa natureza?

Sr. Presidente, que poderemos, porém, fazer agora, diante do requerimento do nobre Líder da Maioria, procurando trancar a discussão deste projeto, quando já existe uma resolução firmada, da parte da Maioria desta Casa, de não aceitar nenhuma alteração nesta matéria?

Deixaremos apenas consignado nos Anais desta Casa nossos protestos veementemente e sinceros contra uma lei votada no atropelo da urgência urgentíssima a que assistimos; um projeto votado apenas para a chancela do Senado a matéria vinda da Câmara; projeto votado sem que o Senado pudesse exercer sua função revisora.

Sr. Presidente, é esta a situação criada no momento, e é por isso que eu me levanto, nesta hora, para manifestar meu voto contrário ao requerimento de encerramento da discussão. (Muito bem).

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES:

(Para encaminhar a votação) (Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, a Maioria não deseja discutir o projeto.

Os Senadores que aqui se opõem ou que aqui apresentaram restrições ao projeto, largamente expuseram suas idéias; o modo pelo qual apreciaram os dispositivos da lei. Estaremos certos? Estaremos errados?

O fato que precisa ser assinalado é este: não se discute a lei; apenas a massa da Maioria vai esmagar qualquer discussão. A maioria não prova, não argumenta não persuade, não convence; apenas esmaga.

Isto não é democracia; isto é arbitrio, é violência. Repito, Sr. Presidente, Srs. Senadores, nós argumentamos, nós mostramos os fatos, nós apontamos os inconvenientes, nós demonstramos as deficiências da lei.

Como bem observou há pouco o nobre Senador João Villasboas, o projeto já conta, de antemão, com o veto do Sr. Presidente da República, para que não se torne de todo nocivo. Esse veto é tanto mais importante, para assinalar as deficiências com que foi estudada a lei, porque visa preservar um golpe mortal nas companhias de navegação aérea.

E conhecida, Sr. Presidente, a importância do tráfego aéreo para o Brasil; talvez poucos países necessitem tanto da aviação; talvez em poucos países do universo a aviação se tenha desenvolvido tanto como no Brasil, pelas conhecidas deficiências dos seus transportes. Pois bem; o que está contido nesse projeto levaria as companhias de aviação à falência; de tal maneira se onerariam as passagens que o custo dos transportes se tornaria proibitivo. Sr. Presidente há mais, nesta lei, a aparente faculdade que se dá à agricultura, de adquirir combustível mais barato.

Vai-se possibilitar, aí, o câmbio negro; vai-se instituir uma atração de lucros, porque o agricultor em vez de utilizar o combustível na sua lavoura vai revendê-lo, ganhando talvez mais do que se o aplicasse nos seus equipamentos agrícolas.

Aspectos como esses exigem seja o projeto discutido o esclarecido. Se a Maioria, como o Governo, estão convictos da superioridade da lei, da sua bondade, e utilidade, então demonstrem nossos erros, destruam nossos argumentos, convençam-nos, pelo raciocínio, pelos fatos e pelos números de que estamos errados, para que nos associemos também a esta obra que dizem ser do engrandecimento do Brasil.

Como está não. Assim, mais irão, aumentar as inquietações da hora presente. Notem bem que não estou fazendo apelo dramático; quero, apenas, assinalar que acs muitos fatores de incerteza se junta o da certeza de que não há para quem apelar; não há raciocínio, não há qualquer argumento;

apenas, a vontade do Governo, que deve ser feita pelo Congresso, por todos nós. O País não tem uma válvula de escape; aquilo que vem do Executivo, que foi determinado, há de ser votado e transformado em lei pelo Congresso para continuar a sangria do povo brasileiro, da maneira dolorosa e clamorosa que aí está.

Apelo para a Maioria: vamos discutir o projeto; vamos esclarecê-lo e escoimá-lo de defeitos; vamos apontar as suas falhas, torná-lo em instrumento útil à Nação, e, não simplesmente motivo de satisfação à vaidade de técnicos "pareceristas" que, no silêncio dos gabinetes, sem consultar os interesses nacionais, desconhecendo as características do País, de sua diversidade, de sua infinita variedade, apresentam leis que seriam talvez muito boas para o Distrito Federal, mas não prestam para todo o Brasil.

E só, Sr. Presidente, (Muito bem!)

O SR. MEM DE SA:

(Para encaminhar a votação) — (Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, também eu cumplo o dever de juntar minha voz à dos eminentes colegas que me precederam, para protestar, da maneira mais veemente que me é possível, contra o golpe de violência que a Minoria acaba de sofrer da Maioria desta Casa.

Trata-se de nítida, verdadeira violência, mediante a qual a Maioria não submete o Senado apenas ao papel de departamento legislativo de chancela da Câmara dos Deputados, mas, ainda lhe impõe agir sob silêncio, sob mordada, transformando-se em câmara funerária, em que o defunto da lei que aí está deve transitar, sem que a voz dos que a ela se opõem, se possa ouvir na defesa dos melhores interesses populares.

É deplorável, Sr. Presidente, que a Maioria se veja constrangida a amordaçar a voz de seus colegas da Minoria, impedindo-lhes o uso do último direito que ainda lhes resta: o direito de falar, o direito de clamar, o direito de dizer o que pensamos.

Não temos ilusões sobre o destino dessa batalha parlamentar, como de todas as outras que aqui temos travado.

Sabemos que, ao final, o peso do número esmagará a voz da razão. Temos, porém, o direito de pretender que ao menos nos seja lícito dizer o que pensamos. Temos o direito de defender a prerrogativa de representantes do povo, no exercício do mais estrito dever que sobre os ombros nos pesa: o de salvaguardar os interesses da população, escorchada pela máquina trituradora em que se transformou nosso Estado fiscalista.

Temos o direito — e não só o direito, também o dever — de denunciar à Nação que o atual Governo da República se transformou em máquina de fazer impostos, de aumentar o esfolamento do povo. Estamos na obrigação de proclamar que o Governo do Sr. Juscelino Kubitschek não vai fazer, em cinco anos, aquilo que deveria levar cinquenta. Vai sim, arrecadar em cinco anos o que, normalmente, deveria arrecadar em cinquenta.

Sr. Presidente, esta será a triste, a dolorosa, a vergonhosa glória que lhe tocará ao cabo desse período tormentoso e infeliz da vida nacional.

Pretendíamos ter o direito de usar de nossas prerrogativas regimentais — repito — para constatar na carne do Governo todos os erros que comete, numa insânia alucinada, através de uma política financeira de loucos, em que não se cuida da estabilidade da moeda, nem da reforma cambial e elementos essenciais para o reerguimento financeiro e econômico da Nação, mas só se cogita agravar a inflação por intermédio de impostos indiretos que, de todos, são os que mais pro-

fundamente repercutem na elevação dos preços da vida.

Disse eu hoje, Sr. Presidente, quando aqui falei na hora do expediente, que a Maioria, ou o Governo, tal como a estátua de Jano, tinha duas caras: uma delicada educada e branda, virada para o Palácio Monroe, e a outra, agreste e dura, virada para o Palácio Tiradentes. Corrijo em tempo o que hoje mesmo disse. Infelizmente, a estátua vai passando a ter uma só cara, porque quem a tinha tão suave, benigna e cavalheiresca preferiu tê-la não digo fela porque, aqui no Senado, estamos acostumados a ver caras feias, mas preferiu tê-la dura e rispida, como da Maioria na outra Casa do Congresso.

O Sr. Alvaro Adolpho — V. Ex. aludiu a Jano?

O SR. MEM DE SA' — Exatamente — Jano, mas preferia que fosse Jânio (Riso).

Lamento que o eminente Líder da Maioria, que habitualmente se conduz com tanta elegância, tanto cavalheirismo, tenha sido forçado a descer desta linha, que o engrandece e o impõe ao respeito da unanimidade do Senado, para adotar os recursos extremos da violência regimental.

Eu me sinto atingido, como Senador, porque me foi, dessa maneira, subtraído tempo assegurado pelo Regimento para discutir a matéria.

Não teria a pretensão de convencer a qualquer um dos meus eminentes pares mas teria o tempo e o direito de cumprir o meu dever.

Ainda há pouco, quando foi decidida a questão de ordem levantada pelo eminente Líder da Minoria, tive oportunidade de requerer ficasse consignado em ata que só tinha havido número porque a Minoria não se afastara do plenário. A Maioria não daria quorum suficiente para o prosseguimento da sessão. Adiante a V. Ex.^a Sr. Presidente que na próxima verificação de votação, eu me agastarei do plenário para não dar número. Danço conforme toca a orquestra. Se toca valsa, danço valsa; mas se se vai levar a orquestra para o ritmo alucinado das modernas danças do rock-and-roll; se a orquestra começa a tocar o zabumba da violência, recorrendo aos extremos recursos que o Regimento lhe permite, entendo também deva usar dos mesmos recursos extremos, que o Regimento me assegura.

Deploro, Sr. Presidente, profundamente, que a Maioria não queira ouvir a verdade que a Oposição aqui estava sustentando. É realmente irresponsável a acusação que se tem feito a este monstro de lei. Os nobres e eminentes Senadores que tiveram a ventura e o privilégio de usar desta tribuna, demonstraram, exuberante e exaustivamente, que este projeto não se sustenta, não resiste a mais leve e superficial das críticas.

O SR. PRESIDENTE (Fazendo soar os timpanos) — Lamento comunicar que o tempo de V. Ex.^a está por terminar.

O SR. MEM DE SA' — Sei, Senhor Presidente, que meu tempo é contado, pesado e medido, sem a menor infração cronológica ou regimental.

Dentro dos poucos segundos que me sobram quero reiterar que a Maioria foge, desta maneira, de ouvir aquilo de que ela está consciente; o projeto que a defende é insustentável...

O Sr. Alencastro Guimarães — A maioria foge ao debate, temes dizer a opinião pública que o significa o projeto.

O SR. MEM DE SA' — Constitucionalmente o projeto está elivado de disposições que não serão mantidas perante qualquer juiz semi-analfabeto, no País. Não é possível, porém, corrigi-lo nem emendá-lo. Restavam, apenas, a possibilidade de dizer ao povo que esgotamos os recursos na

defesa de seus interesses. Esta última possibilidade porém, nos é cascada. Fique o nosso protesto, e fique o povo ciente de que a responsabilidade única, integral, e exclusiva do escorchamento que vai sofrer, da elevação alucinada do custo da vida a se verificar no próximo ano, toca ao Senhor Juscelino Kubitschek e à Maioria, que o apoiou (Muito bem).

O SR. OTHON MADER:

(Para encaminhar a votação) — (Não foi revisto pelo orador) Sr. Presidente, depois das palavras brilhantes e veementes dos nobres companheiros da Oposição, eu não teria mais nada a acrescentar, senão manifestar-me completamente solidário com o modo pelo que se expressaram em Plenário.

Junto também o meu protesto contra esse ato de violência da Maioria, encerrando a discussão, quando ainda o projeto era suscetível de análise mais demorada.

Os objetivos que nos levaram a examinar o projeto foram os de mostrar a razão para que daqui não saísse como bem disse o nobre Senador Mem de Sá — sujeito a ser anulado, a qualquer momento, por um Juiz qualquer, mesmo semi-analfabeto, tantas são as incongruências e inconstitucionalidades que abriga. Não resistirá, por certo, à sua vigência.

Porisso, Sr. Presidente, verbero a atuação da Maioria, não permitindo continuásemos no exame do produto.

Acabo de receber de um técnico em assunto de petróleo, que serve no Conselho Nacional do Petróleo, a demonstração de que, por este projeto, vamos chegar à seguinte situação: o custo total da tonelada de óleo combustível, atualmente, é de 612 cruzeiros e 39 centavos. O imposto único é atualmente, por tonelada, de noventa e cinco cruzeiros; corresponde a quinze e meio por cento. Com a aprovação do presente projeto, o preço do combustível, no Rio de Janeiro, passará a ser de seiscentos e noventa e dois cruzeiros e sessenta e um centavos. Aumentará bastante; e o mais importante é que atingirá a 629 por cento; isto é, mais de seis vezes do custo atual. São estes dados bastariam para a rejeição do projeto, porque o óleo combustível é de uso nacional, movimenta quase todas as indústrias e as atividades agro-pecuárias, no Brasil.

Manifestando minha solidariedade ao protesto da Minoria, aproveito estes minutos que me restam, para pedir a V. Ex.^a, Sr. Presidente, que mande retificar no Avulso, minha emenda de n.º 1, publicada nos seguintes termos: "Suprima-se o Art. 2.º e seu parágrafo único".

Quando no original assim preceitua: "Suprima-se o Art. 21 e seu parágrafo único".

Assim, Sr. Presidente, nada mais tenho a declarar, senão, mais uma vez, protestar contra o ato de violência da Maioria...

O Sr. Fernandes Távora — O projeto é de toda a Oposição.

O SR. OTHON MADER. — ...antes de bem examinar a proposição. (Muito bem).

O SR. FILINTO MÜLLER:

(Não foi revisto pelo orador) — Para encaminhar a votação) Sr. Presidente, compreendo e respeito o calor, a exaltação, até mesmo a violência, até mesmo certas irritações com que os Srs. Senadores das bancadas da Oposição estão combatendo o meu requerimento de urgência.

O Sr. Mem de Sá. — Violência de termos contra violência dos fatos.

O SR. FILINTO MÜLLER — Apresentei o requerimento baseado em termos claros do nosso Regimento; e se dele me valhi não pratiquei absolutamente violência; usei, sim, de remédio que a Lei Interna me facultava

para apressar a tramitação de um projeto.

Sabe V. Ex.^a Sr. Presidente — e confesso ao Senado — que é com certo constrangimento, direi mesmo, com grande constrangimento que assumi procedi.

O Sr. Mem de Sá — Muito bem.
O SR. FILINTO MÜLLER — Caminhamos, porém, contra o tempo; e o projeto é essencial para o programa de realizações a que se traçou o Governo. A fim de que possa produzir efeitos salutares deverá ser incluído no Orçamento da Receita para o próximo ano.

Sabe V. Ex.^a Sr. Presidente e sabem os eminentes Srs. Senadores que a 30 do corrente deverão os autógrafos do Orçamento ser enviados à sanção. Assim, por culpa que não é nossa e talvez não seja somente da Câmara dos Deputados mas também das instituições, estamos examinando projetos e Anexos do Orçamento sem o tempo necessário para, com nossa colaboração, aperfeiçoá-los.

Sr. Presidente, na minha atuação como Líder da Maioria do Senado tenho evitado, por todas as formas, valer-me dessa urgência, já batizada de urgência urgentíssima. No caso concreto, porém, não terei outro caminho a seguir.

O projeto está baseado na larga política do Governo referente à melhoria dos nossos transportes. Não podem certas estradas continuar sem pavimentação de qualquer espécie. A extensão do nosso território é imensa; os produtos necessários à vida, sobretudo do interior do País, só podem ser transportados através precárias estradas de ferro e rodovias. Quanto mais oferecem dificuldades ao transporte, tanto mais cara será a vida no interior, tanto mais caros chegarão ao litoral os produtos.

Assim, vamos pedir ao povo que faça um sacrifício, que pague esse aumento nos combustíveis líquidos e gasosos, porque redundará em seu próprio benefício. Quando tivermos — como deveremos ter, dentro do Plano que se vai realizar — estradas pavimentadas, que facilitem o transporte das mercadorias, tanto as que do litoral demandam o interior, como as que de lá nos vêm, ter-se-á barateado o frete. Os veículos que as transportarem sofrerão desgaste muito menor. As estradas de ferro devidamente aparelhadas farão o percurso em menos tempo; facilitarão, assim o escoamento dos produtos armazenados; e poderão eles ser vendidos por preço melhor, porque o frete do transporte também será inferior.

Sr. Presidente, estamos pedindo ao povo um sacrifício momentâneo, em seu próprio benefício, temos certeza.

Sr. Presidente, outro aspecto que desejo focalizar, para poder melhor justificar o requerimento de urgência que enaminei à Mesa é o referente ao refino dos produtos do petróleo. Atualmente, nossas refinarias só podem refinar a gasolina, porque apenas esse produto deixa lucro. Se tiverem que colocar no mercado refinados de óleo diesel, terão prejuízo. Ocorre, então — é o que se vê em São Paulo que as refinarias produzem a gasolina e importam óleo diesel para o consumo daquele grande Estado da federação.

O óleo Diesel importado fica mais barato que o refinado em nosso país.

Cogita o Governo de igualar os ágios, em matéria de combustíveis. Desaparecido esse desequilíbrio e a classificação existente, as nossas refinarias ficar-se-ão também ao refino dos óleos combustíveis e do óleo Diesel. Essa providência possibilitará ampliação dos seus serviços e melhoria da nossa política petrolífera. A par das melhorias dos transportes, e pavimentação das estradas, podemos esperar, para prazo relativamente breve, grande surto no desenvolvimento do país.

Por essas razões, Sr. Presidente é que, havendo estudado a fundo o projeto, convicto de que trará realmente grande benefício para a coletividade brasileira, senti-me à vontade para pedir sua tramitação em regime de urgência, e agora pedi o encerramento da sua discussão.

Tive a oportunidade, nos debates aqui travados desde a segunda sessão da ontem à noite, de ouvir críticas abalizadas e fortes a respeito dessa proposição. Ouvi também a defesa do projeto feita com a autoridade de um ilustre engenheiro, nosso eminente colega Senador Coimbra Bueno. Gostaria, de ouvir outras críticas, gostaria de ouvir as opiniões por mim respeitadas de outros Srs. Senadores; mas na contingência em que nos encontramos — premência de tempo — o Senado tem que sobre ele manifestar-se desde logo. Do contrário, não poderemos cuidar da Receita, essencial à complementação dos nossos trabalhos de elaboração Orçamentária.

Sr. Presidente, apenas porque estamos dentro de um limite mínimo de tempo permitido valei-me da norma do Regimento que confere a todos os Srs. Senadores o direito de requererem o encerramento da discussão após duas sessões.

Feitas estas ligeiras considerações, peço aos ilustres Srs. Senadores, tanto aos da Maioria quanto aos da Minoria, que não vejam no meu gesto de violência; mas apenas o desejo de apressar a votação de um projeto importante e necessário à economia nacional. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

Em votação o Requerimento do nobre Senador Filinto Müller.

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

Está aprovado.

O SR. MEM DE SÁ:

(Pela or. 2m) — Sr. Presidente, requero verificação da votação.

O SR. PRESIDENTE:

O Senado acaba de ouvir o requerimento formulado pelo nobre Senador Mem de Sá. Vai-se proceder à verificação.

Os Senhores Senadores que aprovam o requerimento, queiram levantar-se. (Pausa).

Queiram sentar-se os nobres Senadores que o aprovaram e levantar-se os que o rejeitam. (Pausa).

Votaram a favor do Requerimento vinte oito Srs. Senadores e contra, nove.

O requerimento foi aprovado.

O SR. ALENCASTRO GUIMARAES:

(Para declaração de voto — Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, o nobre Líder da Maioria justificou o Requerimento de encerramento da discussão brilhantemente.

Diz S. Ex.^a com toda a razão que exerceu o direito que lhe confere o Regimento do Senado.

Sr. Presidente, nem tudo que é regimental, nem tudo que é legal é moral. A História tem fatos que podem ser invocados, para o momento presente.

Em 1930, o Presidente da República legalmente ocupou o Estado da Paraíba, distribuindo, ali, as tropas do Exército Nacional; legalmente estrangulou o Governo da Paraíba, negando-lhe o armamento para reprimir a insurreição; legalmente, afrouxou a fiscalização do contrabando de armas para os rebeldes, contra o Governo paraibano. É legalmente que se está fazendo tudo; é regimentalmente que o Sr. Ministro da Guerra prendeu o general Juarez Távora; é legalmente que se afoga a voz de um candidato a Presidência da República, o qual obteve mais de dois milhões de votos; é regimentalmente que se estrangula o rádio, cometendo-se a monstruosidade de silenciar, sob ameaça de fechamento, o telefone que servia para os populares interelarem o ex-candidato à Suprema Magistratura da Nação, que depunha em público, sobre os acontecimentos brasileiros.

Tudo é legal, Sr. Presidente, mas resta saber se será moral!

E' o que resta a saber, o que resta verificar.

Foi legal, no passado, o legalismo da Primeira República, que acabou por mata-la, e por instaurar, no País, quinze anos de governos provisórios e de ditadura. E' a legalidade que acabará matando a Terceira República. E' para lá que marchamos, Sr. Presidente. Esta a advertência que quero fazer, quando declaro que votei contra o encerramento da discussão.

E' só, Sr. Presidente. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

A declaração do nobre Senador constará da ata.

O SR. MOURA ANDRADE:

(Para declaração de voto — Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, votei contrariamente ao encerramento da discussão.

Claro é que compreendo a atitude do nobre Líder da Maioria. E' certo o argumento, em tese, de que maiores recursos, diretamente vinculados para o efeito de realizar melhores estradas rodoviárias e fluviais para o Brasil, representariam, como consequência, o aprimoramento da estruturação da infra-economia nacional.

Sr. Presidente, este é, porém, um complexo projeto, no qual são aumentadas as taxas sobre os combustíveis, onerando-se alguns setores dos transportes que não suportam estes ônus.

Num país de vasta extensão territorial como o nosso, em que o Governo, por exemplo, subsidia a aviação, não se compreende faça ele ao mesmo tempo, recair pesados tributos sobre os combustíveis por ela usados.

Sr. Presidente, a aviação nacional está caindo aos pedaços, sem possibilidade de importar material novo, a fim de garantir um perfeito serviço de intercomunicação neste País. Quando vemos a Nação colocada no regime dos ágios, que rendem para o Governo e para o Tesouro e encarecem a vida, por onerarem a importação e desestimulam os produtores por baratarem a exportação e confiscarem as magens de lucro lícito, razoável, a que cada pessoa que trabalha tem direito; quando verificamos todos esses aspectos, deve-nos ser lícito ter a oportunidade de discutir a matéria que venha onerar os determinados aspectos da produção nacional.

Temos, ainda, Sr. Presidente, que este projeto de lei é acompanhado de um anexo com relação descritiva e nomenclatura das estradas do Plano Rodoviário Nacional, referindo-se a trechos principais, a trechos secundários, a ligações, a pontos de passagem, a traçados dos longituinais, transversais e ao não definido, que ali apenas se caracterizam com a designação de "Diversos".

Sr. Presidente, é claro que temos que ter a oportunidade e o tempo necessários para discutir, também, a vinculação destes impostos a estes traçados; verificar-lhes a utilidade, as regiões a que servem se, realmente, estão atendendo às zonas geoeconômicas mais interessantes se estão levando a ponte da civilização e do progresso às regiões mais esquecidas ou se, ao contrário, estão transitando apenas por trechos menos necessitados do País.

Sr. Presidente, todos estes aspectos são muito sérios e não podem, evidentemente, ter discussão encerrada e assunto resolvido, de plano. Por outro lado, não poderia eu votar favoravelmente ao encerramento da discussão uma vez que, ainda há pouco, nós acrescentamos à contribuição do povo tremendas responsabilida-

des financeira de correntes ao imposto de consumo majorado pelo tipo ad-valorem e elevado pelas taxas referentes às contribuições compulsórias ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, através, portanto, da cobrança sucessiva e cada vez mais opressiva, le impostos que agravarão sem nenhuma discussão, o custo de vida do povo brasileiro.

Sr. Presidente, não sou infenso à decertação de impostos; não sou infenso à sua majoração. O que entretanto me leva a concordar com a decertação ou com a majoração de impostos é, justamente, o resultado da convicção que eu venha a adquirir no estudo demorado e ponderado do fato de que esta decertação ou este aumento de impostos representará um real benefício à evolução nacional. Se não tenho, porém, a oportunidade de poder refletir a debates prolongados e a estudos de técnicos competentes sobre o assunto; se não encontro os pareceres indispensáveis com a apreciação geral do problema; se não vejo nenhum estudo que realmente me convença a respeito da necessidade da decertação a de majoração de impostos, então, não me pode ser lícito nem autorizado pronunciar um voto favorável, no escuro, completamente na ignorância dos fatos. Não estaria cumprindo bem o exercício do meu mandato se me curvasse sempre e apenas à afirmação da necessidade imediata de um aumento e da sua consignação orçamentária.

Sr. Presidente, assim sendo, à falta desta oportunidade, não pude ter o prazer de dar o meu voto favorável à proposição do Líder da Maioria. Acredito que todos os que se opuseram à proposição fizeram-no levados mais ou menos por idênticos motivos.

Nós, Senadores, temos sempre o mais alto prazer e a melhor satisfação de emprestarmos nossa solidariedade às iniciativas consideradas úteis e de bem comum, do bem-estar. E quando tomamos atitude contrária a essa solidariedade, ou é porque nós convencemos de sua desnecessidade, ou então porque nos foi tirada a oportunidade de nos convencermos dessa mesma necessidade.

Assim, Sr. Presidente, embora lamentando, tenho a declarar que não pude dar meu voto, pelos motivos que expus, ao encerramento da discussão, que considero prematuro, e nem poderia dar, como consequência lógica, o voto prévio negativo, que agora pronunciei, embora reconhecendo que as intenções governamentais são as do melhor traçado rodoviário no País e do melhor meio de comunicação fluvial.

Embora reconhecendo essa intenção, não pude avaliar a repercussão dessas intenções na vida brasileira, no seu custo, no seu bem-estar, razão pela qual, Sr. Presidente, devo nesta declaração de voto, antecipar aquilo que faria a propósito do direito do projeto, declarando a V. Ex.^a que votei contrariamente ao encerramento da discussão, porque o considero inoportuno e, por consequência, favoravelmente a que se mantivesse a situação tributária atual, não acrescentando novos impostos sobre lubrificantes líquidos no País.

Assim, Sr. Presidente, se definirá, no dia de hoje, minha atitude na matéria. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE:

A declaração do nobre Senador constará da ata.

O SR. COIMBRA BUENO:

(Para declaração de voto) — (Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, votei a favor do requerimento em virtude do prazo fatal e pela necessidade de essa lei ser aprovada até o dia 31, sob pena de se tornar inteiramente inócua, não se podendo dispor, no próximo ano, das verbas necessárias.

Fi-lo na esperança de que o Sr. Presidente da República, alertado

pelos nobres Senhores Senadores e sobretudo pelos constitucionais, vete os dispositivos que ferem a Constituição, principalmente o relativo à gasolina de aviação, que, realmente, é uma inovação nesta Lei, e que não constava do substitutivo por mim apresentado no ano passado, e que realmente merece a aprovação do Senado, mas como o mundo dá muitas voltas, o projeto está, efetivamente, no ponto que eu desejava. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

A declaração de voto do nobre Senador constará da ata.

Peço o parecer da Comissão de Economia sobre as emendas.

O SR. REMY ARCHER:

Sr. Presidente, na qualidade de relator do projeto na Comissão de Economia, consultei os membros daquele órgão técnico que, por unanimidade, resolveram delegar poderes ao Relator da Comissão de Finanças, para emitir parecer sobre as emendas ao projeto. (Muito bem.)

O SR. PRESIDENTE:

Peço o parecer da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

O SR. FRANCISCO GIRALDES:

(Não foi revisto pelo orador) — Senhor Presidente, relator da matéria na Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, procurei conhecer o pensamento dos demais componentes daquele órgão técnico. Com exceção do ilustre Presidente, Senador Novais Filho, que declarou ser, em princípio, favorável ao projeto, mas com as restrições por Sua Excelência expostas neste plenário em brilhante discurso, os demais membros da Comissão manifestaram-se pela aprovação do projeto. Ficou assentado que o ilustre Relator da matéria na Comissão de Finanças consubstanciará no parecer que vai emitir o ponto de vista da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas. (Muito bem.)

O SR. PRESIDENTE:

Peço o parecer da Comissão de Finanças.

O SR. PAULO FERNANDES:

(Não foi revisto pelo orador) — Senhor Presidente, como ficou declarado, o parecer da Comissão de Finanças implicará também o das Comissões de Economia e de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

Passarei, desde logo, a opinar sobre as emendas.

O Sr. Mem de Sá — Seria interessante que V. Ex.^a lesse seu parecer sobre o projeto. Creio que a Casa ficaria mais ilustrada a respeito.

O Sr. Victorino Freire — Dispensamos o ilustre relator de ler seu parecer sobre o projeto.

O SR. PAULO FERNANDES — Poderia ler o parecer que proferi, ontem, na Comissão de Finanças; mas creio que, no momento, estou dentro do Regimento, limitando-me a apreciar as emendas.

O Sr. Victorino Freire — Exatamente.

O SR. PRESIDENTE — Foi o solicitado pela mesa.

O SR. PAULO FERNANDES — (Lendo):

A Emenda n.º 1, de autoria do ilustre Senador Othon Mäder, manda suprimir o art. 21 do projeto (e não o art. 2.º como foi publicado), que dispõe sobre a isenção do imposto de renda pela Petrobrás até 1962.

Não há impertinência do dispositivo quanto aos objetivos do projeto, porquanto, entre as destinações do imposto único, figura o investimento por parte do mesmo através daquela empresa. Seria contraditório que o Governo, ao mesmo tempo que apli-

casse a receita de um tributo em determinado empreendimento, exigisse deste o imposto de renda, com sacrifício do reinvestimento dos lucros, principalmente em sua fase de implantação. Daí ter a isenção caráter transitório.

Parecer contrário.

A Emenda n.º 2, apresentada pelo nobre Senador Novais Filho, pretende substituir o art. 2.º do projeto, com o objetivo de manter o vigente sistema de tributação específica, ao invés da taxa ad valorem constante do projeto, a fim de estabilizar a incidência do tributo em face da queda do poder aquisitivo da moeda, sistema, aliás, predominante em todos os países no que concerne à tarifa aduaneira. Além disso, a adoção da emenda importaria em reduzir os recursos que o projeto vincula aos programas rodoviários, ferroviários e de petróleo. Essa redução seria de, aproximadamente, 2/3.

Parecer contrário.

A Emenda n.º 3, de autoria do eminente Senador Mem de Sá, pretende escalonar, no tempo, a imposição fiscal sobre gás liquefeito, reduzindo-a, de início, à metade do previsto no projeto. Ora, esse produto já está beneficiado com uma taxa de pouco mais de 50% em relação à gasolina. Reduzi-la significaria, em face do disposto no art. 4.º do projeto, em desencorajar a produção interna do gás liquefeito, ao mesmo tempo em que se fomentaria o seu consumo, já dificilmente realizável por meio de importação.

Parecer contrário.

A Emenda n.º 4, do nobre Senador Onofre Gomes, visa a condicionar a cobrança do imposto sobre óleo diesel, no Ceará ao advento da energia de Paulo Afonso naquele Estado. A medida, se adotada, constituiria um privilégio concedido a uma unidade da Federação, em detrimento das demais.

Parecer contrário.

A Emenda n.º 5, do ilustre Senador Othon Mäder, pretende dilatar para 90 dias o prazo de pagamento do imposto incidente sobre as importações, em vez do de 60 previsto no projeto. Este prazo já constitui a benevolência, se considerarmos que atualmente, as empresas importadoras estão pagando normalmente o tributo no ato do desembaraço da mercadoria.

Parecer contrário.

A Emenda n.º 6, do eminente Senador Remy Archer, manda que o faturamento da gasolina produzida pelas Refinarias nacionais, seja feito à base de 22 centígrados, com o objetivo de diminuir o lucro decorrente da expansão do volume. Trata-se de medida sem dúvida alguma merecedora de atenção das autoridades competentes, mas por via administrativa. O Conselho Nacional do Petróleo está legalmente autorizado e tecnicamente habilitado a efetivá-la. Podemos mesmo informar que os atos administrativos necessários serão brevemente postos em prática, quando, então, o consumidor pagará realmente o que corresponde ao volume recebido, suprimindo-se os lucros indevidos.

Parecer contrário.

A Emenda n.º 7, do ilustre Senador Attilio Vivacqua, é idêntica à anterior.

Parecer contrário.

A Emenda n.º 8, do nobre Senador Othon Mäder, manda suprimir as notas fiscais exigidas para cobrança do imposto único, assemelhado ao imposto de consumo, quando realizada nas Refinarias. A medida é desaconselhável, pois retiraria do fisco o mais prático meio de controle.

Parecer contrário.

A Emenda n.º 9, do mesmo autor, manda reduzir de 75% para 65% e de 15% para 10% as vinculações do tributo aos programas, respectivamente, de rodovias e de petróleo, e aumentar de 10% para 25% a destinação às

estradas de ferro. As alterações propostas afetam profundamente o esquema de financiamento minuciosa e criteriosamente elaborado pelo Poder Executivo, após exaustivos estudos.

Parecer contrário.

A Emenda n.º 10, apresentada pelo nobre Senador Victorino Freire, tem por objetivo destacar, dos 75% do imposto destinado a rodovias, a parcela de 5% para as obras rodoviárias de caráter estratégico a cargo do Serviço de Engenharia do Exército. A medida, realmente, é digna de consideração, merecendo, entretanto, exame mais detido, uma vez que não afeta exclusivamente os programas federais, mas os estaduais e municipais custeados pelo imposto único.

Opinamos, portanto, que a Emenda n.º 10 seja destacada para constituir projeto em separado, nos termos do art. 116 do regimento interno.

A Emenda n.º 11, de autoria do Eminente Senador Lino de Matos, modifica vinculação do tributo, com a finalidade de reservar 5% do mesmo para as companhias de economia mista, "fundadas ou que vierem a fundar-se", concessionárias de transporte coletivo urbano. A medida afeta todo o plano de aplicação do tributo. Por outro lado, participando a arrecadação deste todos os municípios, como prescrever, por lei, que cada um organize empresa de capital para os seus transportes urbanos? Embora perfeitamente possível no caso de uma grande cidade, a providência seria inexequível quanto à grande maioria de nossas comunas.

Parecer idêntico ao oferecido para a anterior.

A Emenda n.º 12, do ilustre Senador Mem de Sá, manda suprimir o parágrafo único do art. 16 do projeto, que dispõe:

"Os estoques dos produtos existentes em poder de firmas ou companhias importadoras ou distribuidoras, em 1.º de janeiro de 1957, ficarão sujeitos ao pagamento da diferença da tributação resultante desta lei."

Embora pareça, à primeira vista, que se trata de fazer retroagir os efeitos de uma exigência fiscal, a realidade, todavia, a disposição é perfeitamente constitucional, dada a natureza especial desses estoques, que as companhias importadoras são obrigadas a manter para a segurança do abastecimento nacional. Isentá-las da nova tributação seria proporcionar às empresas estrangeiras distribuidoras lucros de todo injustificáveis, visto como resultaria de novos preços de vendas resultantes da majoração tributária. Aliás, assim já o entendeu o Legislativo, ao aprovar o art. 1.º, § 2.º, da Lei n.º 1.749, de 29 de novembro de 1952, que reajustou anteriormente o mesmo imposto de que trata o projeto, verbis:

"Os estoques existentes na data desta lei, em poder das companhias ou firmas importadoras, ficarão sujeitos ao pagamento da diferença de tributação resultantes deste artigo."

Parecer contrário.

O SR. PRESIDENTE — (Fazendo soar os timpanos) — Permitto-me interromper o nobre relator, a fim de submeter ao Plenário requerimento de prorrogação da sessão, que se acha sobre a mesa e vai ser lido pelo Senhor 1.º Secretário.

É lido e sem debate, aprovado o seguinte:

Requerimento n. 664, de 1956

Nos termos do art. 124, letra b, do Regimento Interno, requero prorrogação da sessão por trinta minutos. Sala das Sessões, em 27 de novembro de 1956. — Filinto Müller.

O SR. PRESIDENTE:

Continua com a palavra o nobre Senador Paulo Fernandes.

O SR. PAULO FERNANDES:

(Lendo):

A Emenda n.º 13, do nobre Senador Ruy Palmeira, manda acrescentar ao art. 22, que isenta do pagamento do imposto majorado pelo projeto, o querosene, os óleos e combustível para emprego no setor agropecuário a expressão: "e as indústrias rurais". Embora aparentemente justa, a alteração importaria em difícil interpretação, quando se aplicasse a lei, tendo em vista a extensão que ela comporta, de fato, não existindo um conceito definitivo sobre "indústria rural", grandes indústrias, somente pela circunstância de se localizarem na zona rural, poderiam valer-se da generalização para beneficiar-se injustamente de uma isenção cujo objetivo é proteger as atividades agropecuárias.

Parecer contrário.

A Emenda n.º 14, do mesmo autor, estende a isenção do art. 22 à iluminação pública. A medida, realmente, é justa. Entretanto, os novos recursos decorrentes do projeto irão reforçar a receita dos municípios permitindo o desfogo de seus orçamentos. A utilização das verbas adicionais do fundo rodoviário e dos lucros decorrentes da participação na Petrobrás permitirá que os orçamentos municipais suportem onus decorrentes de aumento dos combustíveis necessários à geração de energia para a iluminação pública.

Parecer contrário.

A Emenda n.º 15, de autoria dos ilustres Senadores Mem de Sá, Novais Filho, Othon Mäder e Fernandes Távora, estende a isenção do art. 22 à gasolina e óleos lubrificantes destinados às empresas comerciais de linhas aéreas regulares.

A medida parece, à primeira vista, ser bastante razoável o mesmo conveniente aos interesses da coletividade.

O problema muda, entretanto, de aspecto, à luz dos seguintes argumentos:

1.º) o custo C. I. F. da gasolina Aviação importada, sem imposto, é de 7 dólares por barril; o mesmo custo C. I. F. da gasolina automotiva é de 5 dólares por barril; logo, a gasolina aviação é mais cara, em base C. I. F., 40% que a gasolina automotiva. Quando se passa do preço cif ao preço ao consumidor, no entanto, invertem-se as posições, pois a gasolina automotiva passa a ser 75% mais cara que a gasolina-avição. Há, portanto, uma anomalia gritante que a emenda procura manter, ainda que o objetivo seja elevado.

2.º) Essa anomalia é provocada por dois motivos concorrentes: ágio e isenções, a saber:

a) ágio todo especial, fixado arbitrariamente em Cr\$ 25,00 por dólar, quando o ágio para a gasolina comum é de Cr\$ 70,00 por dólar;

b) completa isenção de imposto único, de que gozam também os órgãos governamentais, algumas companhias de serviço público.

Além disso, convém não esquecer que as referidas companhias recebem da União subsídios destinados a cobrir os seus déficits, através de subvenções que lhes são dadas à base de quilômetros voados.

Essas três formas de proteção são, pelo projeto em debate, reduzidas a duas; a gasolina aviação continua tendo um tratamento especial, pois o imposto "ad-valorem" que sobre ela é proposto é de 65% em 1957, 75% em 1958, e 85% em 1959, quando a gasolina comum é de 150% e a gasolina prêmio — inferior em qualidade à gasolina aviação, — é de 200%; a subvenção orçamentária foi mantida, somando-se, portanto, à primeira.

A presente conjuntura é, portanto, o resultado de uma série de subven-

ções, de auxílios, que não são ostensivos, pelo menos à grande maioria dos contribuintes.

O projeto procura por o problema em ordem, e se houver necessidade ou conveniência de ser mantido o "statu-quo" no que tange ao preço da gasolina para as companhias de aviação, as subvenções deve ser clara, visível, através de dotações orçamentárias.

O projeto tem a grande virtude que, por meio de medidas veladas, se protege um ou outro ramo de atividade. A emenda é, ademais, desaconselhável e mesmo inconveniente; porque:

1.º — mantêm uma distorção de preços pela qual se vende mais barato o produto que é mais caro à Nação e que lhe exige mais divisas por unidade energética;

2.º envolve mesmo assunto de segurança nacional, pois a margem de proteção que gozará a indústria brasileira de refino, será de 25% sobre o imposto cobrado, na forma do artigo 4.º do projeto.

Parecer contrário.

Nestas condições, as Comissões de Economia, de transportes e Comunicações e de Finanças, reunidas conjuntamente, opinam pela rejeição das emendas apresentadas ao projeto de lei da Câmara n.º 346, de 1956, salvo quando a de n.º 10 e 11, que poderão constituir projeto em separado, nos termos do art. 116 do Regimento Interno. (*Muito bem. Muito bem.*)

O SR. PRESIDENTE:

Antes de Passar à votação do projeto, convoco os Senhores Senadores para uma extraordinária, às 21 horas e 30 minutos de hoje.

De acordo com o Regimento, a votação começará pelas emendas, votando-se, em globo, as que têm parecer favorável e, depois, as de parecer contrário. Como não há emendas com parecer favorável, passar-se-ia à votação, em globo, das que têm parecer contrário. Há, porém, um requerimento que vai ser lido pelo Senhor 1.º Secretário.

E' lido e rejeitado o seguinte:

Requerimento n. 665, de 1956

Nos termos do art. 126, letra "m", em combinação com o § 1.º do artigo 158 do Regimento Interno, requero destaque das emendas, com parecer contrário, a fim de serem votadas separadamente, com a uma.

Sala das Sessões, em 27 de novembro de 1956. — *Mem de Sá.*

O SR. MEM DE SÁ:

(*Para declaração de voto — Não foi revisto pelo orador*) — Senhor Presidente, uso da palavra, apenas, para que fique, mais uma vez, constando dos Anais o meu protesto contra o último golpe de violência da Maioria desta Casa.

Não satisfeita em negar à oposição o direito de falar, nega-lhe também o de discutir as emendas apresentadas e que tiveram parecer contrário. Parece mais que discutível na sua fundamentação...

O Sr. Rui Carneiro — Não apoia-o.

O Sr. Mem de Sá — É normal, é curial, é da mais estrita e rudimentar norma de Parlamento o debate e a discussão das emendas com parecer contrário. Nem isso a Maioria permite, Senhor Presidente.

Estamos sufocados, estamos esmagados. Mas, com isto, mais uma vez, a Oposição desta Casa se irmana ao povo brasileiro, que, também, está sufocado e esmagado pelos impostos deste Governo. (*Muito bem.*)

O SR. PRESIDENTE:

A declaração de V. Exa. constará da Ata.

O SR. ATTÍLIO VIVACQUA:

(*Não foi revisto pelo orador — Para declaração de voto*) — Senhor Presi-

dente, quero reafirmar meu ponto de vista aqui por inúmeras vezes sustentado, com relação à interpretação do Regimento, no sentido da votação em globo das diversas emendas.

Considero-a uma fórmula violenta de coibir a apreciação do Senado, principalmente quando se trata de matéria de alta relevância.

A expressão do meu pensamento está acima de qualquer preocupação partidária; obedece a princípios que sempre me orientaram em relação à independência que se deve reservar aos membros desta Casa.

Estes processos não condizem com o sistema democrático. Já se disse mesmo que, através dos Regimentos, poderá ser sufocada a independência dos parlamentares.

Neste sentido, Senhor Presidente, faço minha declaração de voto. (*Muito bem.*)

O SR. PRESIDENTE:

A declaração de V. Exa. constará da Ata.

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

E' lido, posto em discussão e rejeitado o seguinte:

Requerimento n. 666, de 1956

Destaque de emenda

Nos termos do art. 126, letra m, em combinação com o parágrafo 1.º do art. 158 do Regimento Interno, requero destaque da emenda n.º 1, a fim de ser votada separadamente. Sala das sessões em 27 de novembro de 1956 — *Othon Mader.*

O SR. PRESIDENTE:

Sobre a mesa outro requerimento do nobre senador Othon Mader, que vai ser lido pelo Sr. Secretário.

E' lido e rejeitado o seguinte

Requerimento n. 667, de 1956

Destaque de emenda

Nos termos do art. 126, letra m, em combinação com o parágrafo 1.º do art. 158 do Regimento Interno, requero destaque da emenda n.º 15, a fim de ser votada separadamente. Sala das Sessões, em 27 de novembro de 1956 — *Othon Mader.*

O SR. PRESIDENTE:

Em votação o grupo de emendas com parecer contrário.

Os senhores Senadores que as aprovam queiram permanecer sentados (Pausa).

Estão rejeitadas.

São as seguintes as emendas rejeitadas:

N.º 1

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

N.º 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.

N.º 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.*

N.º 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 do Ceará, quando estiverem em operação no seu território, as linhas de transmissão de energia elétrica gerada na Usina de Paulo Afonso.

N.º 5

No art. 3.º onde se diz:

"... 60 (sessenta) dias..."

Diga-se:

"... 90 (noventa) dias..."

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.

EMENDA N.º 7

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.

N.º 8

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

"... dispensadas as notas fiscais"

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%

N.º 12

Suprime o parágrafo único do artigo 16.

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

N.º 13

Ao art. 22:

Acrescente-se, depois da palavra "agropecuária", a expressão: "e indústrias rurais".

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

N.º 14

Ao art. 22.

Acrescente-se, depois da palavra "iluminação pública", a expressão: "e iluminação pública".

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1956. — *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".

Passa-se à votação das emendas que têm parecer favorável para constituir projeto em separado.

São destacadas para constituir projeto em separado as seguintes emendas:

N.º 10

(Ao projeto de lei n.º 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 estabelecidas para os Estados pelos arts. 7.º, 33 e 34 do Decreto-lei n.º 8.403, 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.

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, fundadas 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".

O SR. PRESIDENTE:

Lembro aos Srs. Senadores autores das Emendas ns. 10 e 11 que, de acordo com o Regimento e dentro do prazo por este estipulado, devem ser encaminhados à Mesa projetos contendo os dizeres das emendas destacadas, a fim de constituírem projeto em separado.

Em votação o projeto.

O SR. MEM DE SA:

(Para encaminhar a votação — Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, pelo menos o direito de encaminhar a votação não me pode ser negado, dentro do Regimento Interno. Pudeste sê-lo, de certo eu não estaria desfrutando dele.

O que eu desejava dizer, se o Regimento houvesse sido respeitado durante a hora que me concede para discutir a matéria, cifra-se no seguinte: o ponto de vista restrito dos rodoviários brasileiros, está certo; dentro do ângulo acanhado de visão dos construtores de estrada, nada mais certo do que o projeto ora em votação. O que está errado, profunda e radicalmente errado, é a política financeira do Governo.

Diante da situação que atravessamos, é inútil tentar qualquer plano de obras e de construção enquanto não for dominada a inflação, enquanto não for equilibrado o Orçamento.

O primeiro imperativo do Governo, portanto, estaria no combate inclemente, verdadeiro e sincero, por todos os meios, da inflação, através do equilíbrio orçamentário, drenando todas as disponibilidades, todas as possibilidades do Erário, para atacar os pontos de estrangulamento da economia nacional, entre os quais, o primeiro, é o setor dos transportes. Para isso, seria preciso uma política a Murinho, a Carvalho Pinto, de corte inclemente de todas as despesas improdutivas e supérfluas.

Afirmo que isso é possível fazer, dentro de um orçamento de noventa e cinco bilhões de cruzeiros.

Afirmo que, dentro dos orçamentos militares, que somam 34 bilhões de cruzeiros, é possível fazer-se economia de vinte por cento, num total de seis bilhões e drená-los integralmente, para os transportes marítimos e terrestres.

A prova provada de que há disponibilidade, de que há sobras imensas nas dotações orçamentárias das pastas militares, eu a vou dar, aqui, imediatamente.

O Governo da República acaba de adquirir, pelo Ministério da Aeronáutica, dois aviões "Viscount", movidos a turbo-jato, dos mais modernos, dos mais adiantados na técnica inglesa. Essa compra foi feita sem solicitação de crédito especial, portanto dentro das verbas constantes do Orçamento. Para que fim se compram dois aviões "Viscount"? Para defesa da soberania nacional? Não! Para o aperfeiçoamento da Aeronáutica? Não! Apenas e simplesmente para que o Sr. Presidente da República possa viajar, como o faz sempre...

O Sr. Victorino Freire — Em segurança.

O SR. MEM DE SA — ... com a maior rapidez e conforto. Para a velocidade e o conforto do Presidente da República, encontram-se verbas dentro do Orçamento atual para a compra de dois aviões modernos, luxuosos e ultra-rápidos. Esta é a prova cabal de que existem dotações que podem ser cortadas, podadas, sem prejuízo e, antes, com proveito para a economia nacional. Esta a política séria, a política honesta a ser seguida: a da compressão dos gastos; a da supressão das caravanas de ouro

ao estrangeiro e deste êxodo permanente de funcionários civis e militares para a Europa e Norte-América, esbanjando divisas; a da proibição dessa compra alucinada de automóveis, nessa dilapidação que se nota em todos os setores da administração pública.

Sobretudo para uma política de saneamento financeiro, preciso seria diminuir o máximo os impostos indiretos, que incidem sobre os preços, elevando-os.

O Presidente Eisenhower acaba de ser reconduzido ao poder através de vitória espetacular, porque diminuiu os impostos. Um dos grandes fatores da sua vitória eleitoral foi o haver diminuído o ônus fiscal dos norte-americanos, sobretudo, os impostos indiretos. Estes devem ser abandonados, porque são os mais inflacionários e iníquos.

Pois bem, o Governo Brasileiro, além de recorrer, sistematicamente, aos impostos indiretos, os torna *ad valorem*, o que agrava a inflação. Os impostos aumentam os preços e os preços aumentam os impostos.

O problema dos investimentos, como se quer fazer no Brasil, está seguindo orientação totalmente errada.

Os investimentos de uma Nação, Sr. Presidente, só podem ser feitos dentro dos limites da produção e de poupança que esta Nação apresentar.

Modernamente, depois que John Maynard Keynes revolucionou a economia, entende-se, universalmente, que se deve fazer orçamentos cíclicos; isto é, nas fases de depressão e estagnação da economia, o Estado lança-se, maciçamente, a obras ou empreendimentos, a fim de dar à economia o estímulo de que ela carece, a fim de ocupar os fatores disponíveis, a mão de obra, da natureza e do capital. John Maynard Keynes chega ao ponto de dizer que, quando uma economia estaciona, quando existe recuo, sobra dos fatores da produção, é preciso que o Estado entre, frontalmente, no campo da atividade para absorver a mão de obra desocupada; e chega ao extremo de dizer que, quando não houver mais obras ou empreendimentos a realizar, deve começar a erigir novas pirâmides, como no tempo dos Faraós, porque o importante será o Estado entrar na economia, estimulando e absorvendo os fatores disponíveis. Ao contrário disso, nos períodos de super-emprego, de absorção completa dos fatores de produção, é preciso que o Estado se abstenha de investir, para deixar à iniciativa privada, aos indivíduos, a promoção das obras, de acordo com as leis naturais da economia.

O Brasil faz-se exatamente o oposto: em vez de se sanear a moeda, em vez de se normalizar o câmbio, de se acabar com o câmbio errático, o câmbio variável e múltiplo, de se tomarem as medidas indispensáveis para a estabilidade interna e externa do cruzeiro, o que o Estado faz é absorver todas as possibilidades de investimento, drenando para seu Erário toda a poupança da Nação e absorvendo uma parcela de renda cada vez maior. É uma política frontalmente errada. Não adianta ao Estado investir da maneira por que está fazendo, através de impostos indiretos, porque as receitas que obtiver perderão substância, perderão capacidade de compra.

O SR. PRESIDENTE (Fazendo soar os timpanos) — Lembro ao eminente orador que dispõe de apenas um minuto para concluir sua oração.

O SR. MEM DE SA — Era o que eu pretendia fazer se tivesse tempo, mas nem isso me foi dado, Sr. Presidente.

O próprio folheto da Associação dos Camionários mostra, em tipos garrafais, que os tratores, as motoniveladoras e demais máquinas rodoviárias que, em 1950, custavam 400 a 500 mil cruzeiros, hoje valem dois a três mil

lhões. Quer dizer: o dinheiro se desvalorizou.

O que o Estado está fazendo é a mesma coisa. Arrecada mais alguns bilhões porque pensa que vai investir útilmente; mas esses bilhões, pelo fato de serem cobrados sob forma de impostos indiretos, vão concorrer para a depreciação da moeda; e, então, o Estado não terá novamente recursos para realizar as obras que hoje preconiza. Daqui a 4 ou 5 anos, pedirá novos impostos, cada vez agravando mais a espiral inflacionária.

O Sr. Rui Palmeira — A que Est. V. Ex.ª se refere?

O SR. MEM DE SA — Refiro-me, Sr. Presidente, ao governo, do Sr.

Juscelino Kubitschek de quem estiver por trás dele.

Sr. Presidente, as razões que aqui apenas esbocei, num rápido e muito superficial bosquejo, dariam razão a considerações que só o tempo normal de discussão me permitiria. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

Em votação o projeto. Os Srs. Senadores que o aprovam queiram conservar-se sentados. (Pausa).

Está aprovado.

É o seguinte o projeto aprovado, que vai à sanção:

PROJETO DE LEI DA CAMARA Nº 346, DE 1956

(Nº 1.741-C. de 1956, na Câmara dos Deputados)

ALTERA A LEGISLAÇÃO DO IMPOSTO ÚNICO SOBRE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES LÍQUIDOS E GASOSOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º A produção, o comércio, a distribuição, o consumo e a importação e exportação de lubrificantes e combustíveis líquidos ou gasosos, de qualquer origem ou natureza, estão sujeitos exclusivamente ao imposto previsto no art. 15, inciso II, da Constituição Federal, cobrado pela União na forma desta lei.

§ 1.º Será concedida autorização somente para a importação a granel de óleos lubrificantes e demais derivados do petróleo, ficando vedada a entrada desses produtos no País já condicionados em vasilhames metálicos.

§ 2.º Na ocorrência de casos especiais, plenamente comprovados, o Conselho Nacional do Petróleo poderá autorizar a importação, em quantidades mínimas, de determinados óleos minerais especiais envasilhados.

§ 3.º O imposto único exclui a incidência de quaisquer outros impostos federais, estaduais e municipais, exceto os de renda e selo.

Art. 2.º O imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos de procedência estrangeira será "ad valorem" calculado sobre o custo CIF, nas percentagens seguintes, conforme o produto:

Gás liquefeito — 80%;

Gasolina de aviação — 65% em 1957; 75% em 1958; 85% a partir de 1959;

Gasolina automotiva — 150%;

Gasolina "premium" — 200%;

Querosene — em 1957: 80%; em 1958: 90%; a partir de 1959: 100%;

Óleos para fabricação de gás ("gas-oil") para lamparinas de mecha ("signal oil") e para motores de combustão interna ("Diesel oil") — em 1957: 55%; em 1958: 65%; a partir de 1959: 80%;

Óleos para fornos ou caldeiras a vapor ("fuel oil") — em 1957: 50%; em 1958: 60%; a partir de 1959: 70%;

Óleos lubrificantes, simples, compostos ou emulsivos — a granel: 150%; idem, idem, embalados: 200%.

Petróleo bruto ou cru: — isento.

§ 1.º O custo CIF que servirá de base para o cálculo do imposto será o custo médio efetivo das importações realizadas, periodicamente apurado pelo Conselho Nacional do Petróleo.

§ 2.º A conversão para cruzeiros do custo CIF será feita ao custo cambial, assim entendida a soma da taxa oficial vigente e de uma sobretaxa única, fixada para a importação de todos os produtos enumerados neste artigo.

§ 3.º A expressão gás liquefeito compreende o gás propano e o gás butano, isolados ou misturados.

§ 4.º As especificações técnicas dos produtos serão definidas pelo Conselho Nacional do Petróleo.

Art. 3.º O pagamento do imposto único sobre produtos importados será feito à Alfândega ou Mesa de Renda do porto de desembarque, com base nas quantidades efetivamente descarregadas, sendo um terço no desembarque alfandegário, e o restante, após 60 (sessenta) dias, a contar daquela formalidade.

Parágrafo único. A cobrança, o processo administrativo, a fiscalização e as penalidades referentes ao imposto único sobre produtos de procedência estrangeira obedecerão ao regime da legislação aduaneira em tudo o que não contrariar os dispositivos da presente lei.

Art. 4.º O imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos ou gasosos, de produção nacional, será equivalente a três quartos da importância em cruzeiros que incidir sobre o similar de procedência estrangeira, de acordo com o art. 2.º e seus parágrafos, no caso de gás liquefeito e gasolinas de aviação, automotiva e "premium" e equivalentes, para os demais produtos, a metade da importância devida pelo similar estrangeiro.

Art. 5.º Os óleos lubrificantes, simples, compostos e emulsivos, obtidos no País pela regeneração de óleo lubrificante usado, ficarão isentos do imposto único de que trata a presente lei, pelo prazo de 5 (cinco) anos, findo o qual pagarão um quarto da importância que corresponder ao imposto incidente sobre o óleo importado.

§ 1.º O disposto neste artigo só se aplica aos óleos re-refinados que tenham sofrido processo de regeneração, através de destilação, refinação e filtragem, e cujas características e propriedades sejam as mesmas do produto novo.

§ 2.º As indústrias de re-refinação de óleos lubrificantes poderão gozar do regime de que trata o presente artigo, desde que tenham instalações aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo e aí registrarem o produto com as características referidas no parágrafo anterior.

§ 3.º A aplicação do regime de que trata o presente artigo será reconhecida pelo Ministério da Fazenda, em relação a cada produto, à vista de solicitação da firma interessada e em processo em que fique comprovado o preenchimento das exigências mencionadas nos dois parágrafos anteriores.

Art. 6.º O imposto único sobre produtos nacionais será recolhido por verba, devendo o pagamento ser efetuado na repartição arrecadadora no Estado em que estiver localizada a fábrica vendedora, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar da entrega ao primeiro comprador.

§ 1.º O Poder Executivo regulamentará o disposto neste artigo, podendo, se os produtos se destinarem a consumo ou distribuição fora do Estado em que estiver localizada a fábrica, autorizar, se o exportador o desejar, o pagamento do imposto pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva; neste caso, o recolhimento será feito no prazo máximo de 5 (cinco) dias da data do recebimento do produto, sob pena de multa igual ao valor do imposto devido.

§ 2.º O processo administrativo, a fiscalização e as penalidades relativas ao imposto único sobre produtos nacionais obedecerão ao regime da legislação do imposto de consumo, em tudo o que não contrariar o disposto nesta lei.

Art. 7.º Da receita resultante do imposto a que se refere esta lei:

a) 40% (quarenta por cento) pertencem à União; e

b) 60% (sessenta por cento) pertencem aos Estados, Municípios e Distrito Federal, proporcionalmente à sua superfície, população, consumo e produção, de acordo com o disposto na legislação vigente.

§ 1.º A União, os Estados, Municípios e o Distrito Federal destinarão suas cotas na receita do imposto a que se refere esta lei, na proporção de:

a) 75% (setenta e cinco por cento) aos seus programas rodoviários, através do Fundo Rodoviário Nacional, e respectiva legislação;

b) 15% (quinze por cento) durante os exercícios de 1957 a 1961, inclusive, à constituição do capital social da Petróleo Brasileiro S. A. — Petrobrás, nos termos da legislação vigente; e

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

§ 2.º A partir de 1 de janeiro de 1962, a União, os Estados, Municípios e Distrito Federal destinarão as suas cotas no imposto a que se refere esta lei, na proporção de:

a) 90% (noventa por cento) aos seus programas rodoviários, através do Fundo Rodoviário Nacional e legislação respectiva;

b) 10% (dez por cento) à constituição do capital social da Rede Ferroviária Federal S. A. de acordo com o disposto nesta lei.

§ 3.º A partir de 1.º de janeiro de 1972, a receita resultante do imposto a que se refere esta lei será destinada exclusivamente ao Fundo Rodoviário Nacional.

Art. 8.º As receitas provenientes da arrecadação do imposto único a que se refere esta lei serão diariamente recolhidas pelas Alfândegas, Recebedorias e Coletorias Federais ao Banco do Brasil S. A., mediante guia.

Art. 9.º De cada recebimento das estações arrecadadoras, 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 Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

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

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

§ 1.º Enquanto não estiver em funcionamento a Rede Ferroviária Federal S. A., os recursos a que se refere a alínea "c" deste artigo serão creditados ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, que os manterá em depósito especial, em nome da União, dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, na proporção de suas cotas no Fundo Rodoviário Nacional, no período a que corresponder a arrecadação. Constituída a Rede, estes depósitos passarão à sua propriedade, contra a entrega à União, aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal, das ações a que se refere o art. 15.

§ 2.º Ficam o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, o Banco da Amazônia S. A., o Banco do Nordeste do Brasil S. A. e outros estabelecimentos oficiais de crédito autorizados a receber em caução as ações da Petróleo Brasileiro S. A. e da Rede Ferroviária Federal S. A. e os créditos referidos neste artigo, em garantia de empréstimos concedidos aos mesmos Estados, Municípios, autarquias e sociedades de economia mista, estaduais e municipais, destinados ao financiamento de projetos de eletrificação, serviços de água e esgoto e construção, melhoria ou pavimentação de rodovias inclusive aquisição de equipamento rodoviário.

Art. 10. O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem destinará, obrigatoriamente, da quota do Fundo Rodoviário Nacional que constitui sua receita:

a) 30% (trinta por cento), no mínimo, em cada exercício, à pavimentação, melhoramento de traçados e construção ou reforço de obras de arte especiais e seus acessos de rodovias do Plano Rodoviário Nacional;

b) 10% (dez por cento) até o exercício de 1971, à construção, ao revestimento ou à pavimentação das estradas que se construíram ou pavimentarão para substituição de trechos de ferrovias federais, reconhecidamente antieconômicos.

§ 1.º A aplicação nos Estados da percentagem estabelecida no inciso "a" deste artigo será feita na proporção da cota de cada um no Fundo Rodoviário Nacional. A determinação das estradas a pavimentar obe-

decerá a uma escala de prioridade estabelecida anualmente, de acordo com a intensidade de tráfego verificada nos anos anteriores.

§ 2.º A seleção dos trechos ferroviários a substituir será feita pelo critério de menor densidade de tráfego ferroviário, remunerado, computada em toneladas, quilômetro por quilômetro de linha explorada (t km/km); em caso de valores semelhantes, será dada prioridade à substituição da linha que acusar maior despesa de custeio anual por quilômetro.

§ 3.º Os projetos de obras e serviços de substituição de trechos ferroviários antieconômicos serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem por indicação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

§ 4.º Se, em algum exercício, por qualquer motivo, não for, integralmente, aplicada na substituição de trechos ferroviários a percentagem referida no inciso "b", deste artigo, o saldo se acumulará à parcela do exercício ou exercícios seguintes, até que sejam substituídos os trechos ferroviários selecionados conforme o disposto no § 2.º deste artigo.

Art. 11. Anualmente, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem empregará, da sua cota, em obras rodoviárias nos Territórios Federais, quantia não inferior à cota que caberia a cada um, como se Estados fossem, tomando-se por base a arrecadação do ano anterior.

Art. 12. Os Departamentos Rodoviários ou órgãos equivalentes dos Estados destinarão, obrigatoriamente, da cota do Fundo Rodoviário Nacional, que constituir sua receita:

a) 10% (dez por cento), no mínimo, em cada exercício, à pavimentação, melhoramento de traçados, construção ou reforço de obras de arte especiais e seus acessos de rodovias dos respectivos Planos Rodoviários Estaduais;

b) naqueles Estados em que houver estradas de ferro de concessão, propriedade ou exploração estadual, 5% (cinco por cento) à construção, ao revestimento ou à pavimentação das estradas que se construíram ou pavimentarão para substituição de trechos de ferrovias estaduais reconhecidamente antieconômicas.

§ 1.º A determinação das estradas a pavimentar em cada Plano Rodoviário Estadual obedecerá a uma escala de prioridade estabelecida anualmente de acordo com a intensidade de tráfego verificada no ano anterior.

§ 2.º A seleção dos trechos ferroviários a substituir obedecerá ao disposto no § 2.º do art. 10.

§ 3.º Os serviços estaduais de estradas de rodagem devem demonstrar, a cada ano, perante o Conselho Rodoviário Nacional, a aplicação das parcelas referidas neste artigo.

Art. 13. O levantamento dos trilhos dos trechos ferroviários antieconômicos somente será executado depois da aprovação dos respectivos projetos pelo Congresso Nacional, no caso de estrada de ferro federal, ou pelas Assembleias Legislativas estaduais, no caso de estradas de ferro pertencentes aos Estados ou por eles concedidas.

§ 1.º Não será elaborado projeto em relação ao qual houver proposta, técnica e economicamente aceitável, apresentada por empresa idônea de transporte que se disponha a explorar o trecho sem o levantamento da linha férrea.

§ 2.º Se não houver proposta aceitável para a exploração do transporte sobre trilhos, o Executivo poderá suspender o tráfego no trecho, desde que previamente assegurado o transporte rodoviário de passageiros e carga, em caráter permanente e para todos os núcleos populacionais servidos pela linha férrea a levantar após a autorização legislativa.

§ 3.º No caso previsto neste artigo, o trecho ferroviário será desligado da rede ferroviária a que pertence.

Art. 14. O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e os órgãos rodoviários dos Estados e do Distrito Federal poderão despendar, a juízo dos respectivos Conselhos Rodoviários, até 5% (cinco por cento) de estradas de rodagem de relevante finalidade turística, bem como na de estradas de rodagem de relevante finalidade turística, bem como na execução de obras que facilitem o tráfego rodoviário e a expansão do turismo ao longo das estradas, inclusive postos de serviço, estações, hotéis e restaurantes, ou em campos de pouso, aeroportos e suas instalações, de acordo com o Departamento de Aeronáutica Civil.

Art. 15. Anualmente, até o exercício de 1971, a Rede Ferroviária Federal S. A. aumentará o seu capital social em valor equivalente ao total das importâncias recebidas na forma do art. 9.º, inciso "c", emitindo ações, que serão de propriedade da União, dos Estados, Distrito Federal e Municípios, na proporção de suas cotas, no mesmo exercício, no Fundo Rodoviário Nacional. As ações dos Estados, Distrito Federal e Municípios serão preferenciais sem direito a voto.

Parágrafo único. Anualmente, até o exercício de 1971, a Rede Ferroviária Federal S. A. aplicará na subscrição de capital de estradas de ferro estaduais, organizadas como sociedades anônimas, importância nunca inferior àquela capitalizada na forma deste artigo para o Estado em que se encontre a estrada até o limite dos planos de reequipamento e expansão aprovados pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, ouvida a Rede Ferroviária Federal S. A. Neste caso as ações da Rede Ferroviária Federal S. A. serão preferenciais sem direito a voto.

Art. 16. O Conselho Nacional do Petróleo fará o reajuste dos preços de venda a vigorarem a partir de 1 de janeiro de 1957, dos produtos de petróleo sujeitos ao imposto único nos termos desta lei, tendo em vista a variação verificada na importância do imposto devido.

Parágrafo único. Os estoques de produtos existentes em poder de firmas ou companhias importadoras ou distribuidoras, 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.

Art. 17. No cumprimento do disposto no art. 2.º, item III, do Decreto-lei n.º 395, de 29 de abril de 1938, e do art. 10, alíneas "c" e "g", do Decreto-lei n.º 532, de 7 de julho de 1938, o Conselho Nacional do Petróleo fixará os preços de venda dos derivados do petróleo, para o revendedor atacadista, bem como para o varejista distribuidor nas diversas bases de provimento do território nacional, para períodos e em relação aos derivados que o Poder Executivo julgar conveniente tabelar.

Parágrafo único. Os preços de venda, tanto para o atacado como para o varejo, fixados pelo Conselho Nacional do Petróleo, não estarão sujeitos a homologação da Comissão Federal de Abastecimento e Preços.

Art. 18. Com a aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas e por proposta do Conselho Rodoviário Nacional ou dos Estados, Territórios e Municípios cujas condições geográficas ou econômicas contraindiquem o desenvolvimento do sistema de transportes rodoviários, poderão estes aplicar a sua receita do Fundo Rodoviário Nacional na criação ou desenvolvimento de outros meios de transporte mais adequados à região.

Art. 19. O imposto único incorpora-se ao preço de venda do produto ao consumidor, sem consideração à pessoa natural ou jurídica do importador, comprador ou consumidor. As isenções gerais de tributos não compreendem o imposto único, revogadas as isenções específicas.

Art. 20. Enquanto o Poder Legislativo não aprovar o Plano de Viação Nacional, o Governo executará o programa de obras rodoviárias e ferroviárias previstas nas relações descritivas mencionadas no anexo da presente lei.

Art. 21. A Petróleo Brasileiro S. A. — Petrobrás, e as empresas que organizar, nos termos da Lei n.º 2.004, de 3 de outubro de 1953, ficam isentas do pagamento do imposto de renda, até o exercício de 1962, sobre quantias que inverterem na indústria do petróleo.

Parágrafo único. A União destinará, à tomada de ações e obrigações da Petrobrás até o exercício de 1962, os dividendos que lhe couberem na sociedade, propondo a medida à Assembleia Geral dos Acionistas.

Art. 22. O querosene e os óleos diesel e combustível, para emprego no setor agropecuário, serão isentos do imposto criado nesta lei.

§ 1.º Para o efeito da isenção a ser dada na distribuição dos produtos a que alude este artigo, o Conselho Nacional do Petróleo fixará, anualmente, a cota a ser atribuída a cada importador ou destilador.

§ 2.º A distinção dos combustíveis líquidos destinados exclusivamente ao setor agropecuário far-se-á por meio de vasilhames especiais ou colorantes, ou ainda por outros processos e meios a critério do Conselho Nacional do Petróleo.

§ 3.º O Conselho Nacional do Petróleo baixará instruções sobre as providências previstas neste artigo e seus parágrafos, podendo adotar todas as medidas indispensáveis à sua fiel execução.

Art. 23. Constitui crime, punível com pena de reclusão de 6 (seis) meses a 3 (três) anos e multa de Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros) a Cr\$ 100.000,00 (cem mil cruzeiros), obter para si ou para outrem, vantagem ilícita mediante a mistura fraudulenta de derivados de petróleo, em desobediência às especificações técnicas do Conselho Nacional do Petróleo.

Art. 24. Esta lei entrará em vigor a 1 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.

ANEXO

I — RELAÇÃO DESCRITIVA E NOMENCLATURA DAS ESTRADAS DO PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL

TRONCOS PRINCIPAIS

- 1.º Tronco Principal Norte (T.P.N.).
Rio de Janeiro — São Luiz.
Rio de Janeiro — Juiz de Fora — Belo Horizonte — Corinto — Montes Claros — Monte Azul — Brumado — Iacu — Mundo Novo — Bonfim — Juazeiro — Petrolina — Paulistana — Teresina — São Luis.
- 2.º Tronco Principal Central — (T.P.C.).
Rio de Janeiro — Tecantins.
Rio de Janeiro — Belo Horizonte — Corinto — Pirapora — Formosa — Peixe.
- 3.º Tronco Principal Oeste — (T.P.O.).
Rio de Janeiro — Rondonópolis.
Rio de Janeiro — Barra do Piraí — Barra Mansa — (Angra dos Reis) — Lavras — Igatama — Goiandira — Leopoldo Bulhões — Goiânia — Araguaiana — Rondonópolis.
- 4.º Tronco Principal Sul — (T.P.S.).
Rio de Janeiro — Rio Grande.
Rio de Janeiro — Barra Mansa — São Paulo — Bom Sucesso — Engenheiro Bley (Curitiba) — Rio Negro — Lajes — Barra do Jacaré — Barreto — Pelotas — Rio Grande.
- 5.º Tronco Principal Transcontinental — (T.P.T.).
Santos — Corumbá.
Santos (pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí) — São Paulo — Campinas — Bauru — Três Lagoas — Campo Grande — Corumbá.

TRONCOS SECUNDÁRIOS

- 1.º Tronco Bahia-Natal (T. 1).
Salvador — Alagoinhas — Aracaju — Propriá — Colégio — Palmeira dos Índios — Paquevira (Glicério) — Recife — João Pessoa — Natal.
- 1.º Tronco Circula do Nordeste (T. 2).
Petrolina — Terra Nova — Salgueiro — Missão Velha — Arrojado — Piquet Carneiro (Girau) — Cratêus — Teresina.

3.º Tronco Bahia-Minas Gerais (T. 3):

Ponta d'Areira (Caravelas) — Teófilo Otoni — Aracuai — Salinas — Montes Claros — Pirapora — Paracatu — Cristalina — Leopoldo Bulhões — Anápolis.

4.º Tronco Rio de Janeiro-Vitória-Minas (T. 4).

Rio de Janeiro — Campos — Vitória — Belo Horizonte.

5.º Tronco São Paulo-Goiás (T. 5).

Santos — Mairinque — Iju — Campinas — Mogi Mirim — Ribeirão Preto — Uberaba — Araguari — Goiandira.

6.º Tronco Sete Quedas do Rio Paraná (T. 6).

Santo Antônio — Botucatu — Ourinhos — Apucarana — Porto Dom Carlos — Guaira — Porto Mendes.

7.º Tronco São Paulo-Livramento (T. 7).

São Paulo — Santo Antônio — Ianguá — Itararé — Jaguariava — Porto União — Marcelino Ramos — Passo Fundo — Cruz Alta — Santa Maria — Cacequi — Livramento.

8.º Tronco Central Paranaense (T. 8).

Paranaguá — Curitiba — Porto Amazonas — Riozinho — Guarapuava — Foz de Iguaçu.

9.º Tronco Litoral Catarinense (T. 9).

São Francisco — Joinville — Itajaí — Florianópolis — Imbituba — Tubarão (Laguna) — Araranguá — Torres — Porto Alegre.

10 Tronco Porto Alegre-Uruguaiana (T. 10).

Porto Alegre — Barreto — Cachoeira do Sul — Santa Maria — Dilermando de Aguiar — Cacequi — Uruguaiana.

11 Tronco Rio Grande-São Borja (T. 11).

Rio Grande — Pelotas — Canguçu — Caçapava — São Sepé — Dilermando de Aguiar (S. Maria) — Santiago — São Borja.

12 Tronco Bahia-Goiás (T. 12).

Campinho-Ubaitaba — Jequié — Contendas — Rio Verde — Manga — Formosa — Anápolis.

LIGAÇÕES

- L 1 — Belém-Bragança.
- L 2 — Tucuri — Marabá.
- L 3 — Luis Correia — Campo Maior.
- L 4 — Carocim — Sobral.
- L 5 — Fortaleza — Sobral — Cratêus.
- L 6 — Fortaleza — Piquet Carneiro (Girau).
- L 7 — Areia Branca — Sousa.
- L 8 — Natal — Agiccos — São Rafael.
- L 9 — João Pessoa — Campina Grande — Patos — Sousa — Arrojado.
- L 10 — Recife — Arcoverde — Salgueiro.
- L 11 — Lourenço Albuquerque — Palmares.
- L 12 — Colégio — Piranhas — Jatobá — Terra Nova.
- L 13 — Palmeira dos Índios — Maceló — Paquevira (Glicério).
- L 14 — Salgado — Jaramoabo — Paulo Afonso.
- L 15 — Iacu — Cachoeira — Salvador.
- L 16 — Cachoeira — Lagoinhas — Bonfim.
- L 17 — Cachoeira — Cruz das Almas — Santo Antônio de Jesus.
- L 18 — Ilhéus — Rio do Braço — Ubaitaba.
- L 19 — São Roque — Nazaré — Santo Antônio de Jesus — Jequié.
- L 20 — Araraquara — Presidente Vargas — Rondonópolis — Guará.
- L 21 — Ponte Nova — D. Silvério — Nova Era (Itabira).
- L 22 — Ibiá — Uberaba.
- L 23 — Belo Horizonte — Divinópolis — Garças.
- L 24 — Divinópolis — Perdões — Lavras — Três Corações — Campanha — Pouso Alegre — Bandeirantes — Vargem — Catituba — Campo Lindo.
- L 25 — São José dos Campos — São Sebastião.
- L 26 — São Gonçalo do Sapucaí — Caldas — Poços de Caldas — Aguai.
- L 27 — Catiaira — Patos de Minas.
- L 28 — Japei — Getulândia.
- L 29 — Jeceaba — Andreândia.
- L 30 — Rio de Janeiro — Três Rios — Ubá — Ponte Nova — Ouro Preto — Usina Sabará.
- L 31 — Juiz de Fora — Francisco Campos.
- L 32 — Benfica — Lima — Duarte — Bom Jardim — Pouso Alegre — Mogi Mirim.
- L 33 — Campo Grande — Curitiba.
- L 34 — Campo Grande — Ponta Porã.
- L 35 — Campinas — Araraquara — Colômbia — Itulutaba — Pontalina — TPO — Colônia Agrícola.
- L 36 — Rubião Júnior — Gauru.
- L 37 — Ourinhos — Presidente Epitácio.
- L 38 — Jaguariava — Marquês dos Reis.
- L 39 — Itangá — Bom Sucesso.
- L 40 — Jaraguá — Rio Negro — Porto União.
- L 41 — Porto Amazonas — Ponta Grossa — Apucarana.
- L 42 — Itajaí — Blumenau — Rio de Sul — Trombudo — Canoas — Uruguai.
- L 43 — Barra do Jacaré — Passo Fundo — Irai — Itapiranga.
- L 44 — Cruz Alta — Santa Rosa.

- L 45 — São Borja — Uruguaiana — Quaram.
 L 46 — Livramento — D. Pedrito — São Sebastião.
 L 47 — Alegrete — Quaraí.
 L 48 — Basílio — Jaguarão.
 L 49 — Santiago — São Luís — Córro Largo — Santo Angelo
 L 50 — Porto Velho — Guajará Mirim.
 L 51 — Arcoverde — Paulo Afonso.
 L 52 — Uberaba — Frutal — Içem — Nova Granada — São José do
 Rio Preto — Nova Aliança — Lins — Guaimbé — Marília
 — Salto Grande — Ourinhos.
 L 53 — Carpina — Bom Jardim — Orobó — Umbuzeiro.
 L 54 — Regente Feijó — Ponta Porã.
 L 55 — Joaquim Murtinho — Olaria — Lisimaco Costa — Cornélio
 Procópio.

II — RELAÇÃO DESCRITIVA E NOMENCLATURA DAS ESTRADAS DO PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL

DESIGNAÇÃO — PRINCIPAIS PONTOS DE PASSAGEM

— Radiais —

- BR- 1 Rio — Entroncamento (Avenida Brasil).
 BR- 2 Rio — São Paulo — Curitiba — Lajes — Porto Alegre —
 Jaguarão.
 BR- 3 Rio — Petrópolis — Juiz de Fora — Belo Horizonte — Mon-
 tes Carlos — Caetité — Parnamirim — Seabra — Juá-
 zeiro.
 BR- 4 Rio — Teresópolis — Leopoldina — Muriaé — Teófilo Ottoni
 — Feira de Santana.
 BR- 5 Rio — Campos — Vitória — Nova Laje — Cachoeira — Feira
 de Santana.
 BR- 6 Rio — Mangaratiba — Angra dos Reis — Cocaguatubá —
 Santos — Iguapé — Cacatu — Antonina — Joinville.

— Longitudinais —

- BR- 8 Luiz Correia — Piripiri — Castelo Valença do Piauí — BR-24 —
 — Simplício Mendes — São João do Piauí — São Raimundo No-
 nato — (BR-39).
 BR- 9 Areia Branca — Augusto Severo — BR-64 — Brejo do Cruz —
 BR-23.
 BR- 10 Macau — Pedro Avelino — Itaretama — Santa Cruz — Campina
 Grande — Caruaru — Agrestina — Pannels — Quipapá — União
 Palmares — Atalaia.
 BR- 11 João Pessoa — Recife — Maceló — Aracaju — Feira de Santana.
 BR- 12 Natal — Batalhão — Arco Verde — Petrolândia — Paulo Afonso
 — Salvador.
 BR- 13 Fortaleza — Russas — Icó — Salgueiro — Jatimá — Canudos —
 Feira de Santana.
 BR- 14 Belém — Guamá — Porto Franco — Porangatu — Ceres — Aná-
 polis — Goiânia — Frutal — Ourinhos — Irati — Erechim —
 Cruz Alta — São Martinho — São Gabriel — Livramento.
 BR- 15 Macapá — Clevelândia — Oiapoque — Guiana Francesa.
 BR- 16 Santarém — Cuiabá — Rondonópolis — Campo Grande — Porto
 Dom Carlos.
 BR- 17 Venezuela — Boa Vista.
 BR- 18 Anápolis — Cuiabá de Goiás — Planaltina — Formosa — Posse
 — Barreiras — Bom Jesus — Bertolina — Floriano — Teresina
 — Barras — Esperantina — Buriti dos Lopes (BR-8).
 BR- 19 Goiânia — Rio Verde — Porto Presidente Vargas — Porto Epi-
 tácio — Laranjeiras do Sul — Irati — Cruz Alta.
 BR- 20 Estância — Itapicuru — Olindina — Araci — Noventa — Capela
 — Mairi — Mundo Novo — Seabra — Ibitiara — Macaúbas —
 Bom Jesus da Lapa.
 BR- 21 São Luís — Peritoró — Barra do Corda — Grajaú — Porto
 Franco.

— Transversais —

- BR- 22 Fortaleza — Piripiri — Teresina — Peritoró — Belém.
 BR- 23 João Pessoa — Batalhão — Cajazeiras — Icó — Piripiri — Ba-
 talha — Esperantina — Brejo — Urbano dos Santos — Rcsário
 — São Luís.
 BR- 24 Cajazeiras — Lavras da Mangabeira — Picos — Floriano e Barão
 do Grajaú — Pastos Bons — Loreto — Balsas — Riachão —
 Carolina.
 BR- 25 Recife — Arcoverde — Salgueiro — Parnamirim — Petrolina —
 Casa Nova — Remanso.
 BR- 26 Maceló — Petrolândia — Parnamirim — Picos.
 BR- 27 Aracaju — Jeremoabo — Canudos — Juazeiro.
 BR- 28 Salvador — Feira de Santana — Itaberaba — Lençóis — Barrei-
 ras — Taguatina — Paraná — Peixe — Ilha do Bananal.
 BR- 29 Cuiabá — Porto Velho — Rio Branco — Cruzeiro do Sul — Peru.
 BR- 30 Cuiabá — Poconé — Cáceres — Mato Grosso.
 BR- 31 Vitória — Belo Horizonte — Frutal — Canal de São Simão —
 Jataí — Rondonópolis — Cuiabá.
 BR- 32 São João da Barra — Campos — Muriaé — Mirai — Cataguases
 — São João Nepomuceno — Juiz de Fora — Caxambu — Arara-
 quara.
 BR- 33 Santos — São Paulo — Araraquara — São José do Rio Preto —
 Campo Grande — Corumbá.
 BR- 34 São Paulo — Ourinhos — Porto Epitácio — Rio Brillante — Porto
 Murtinho.
 BR- 35 Paranaguá — Curitiba — Laranjeiras do Sul — Cascavel — Foz
 do Iguaçu.
 BR- 36 Florianópolis — Lajes — São Miguel do Oeste.
 BR- 37 Porto Alegre — São Gabriel — Uruguaiana.
 BR- 38 Pelotas — Bagé — Livramento — Uruguaiana.

- BR- 39 Feira de Santana — Jacobina — Remanso — Caracol — Bom
 Jesus — Santa Filomena — Pedro Afonso — BR-14 — Aragua-
 çema.
 BR- 40 Ilhéus — Vitória da Conquista — Brumado — Caetité — Lapa
 — Correntina — Posse.
 BR- 41 Montes Claros — Formosa — Corumbá de Goiás — Ceres — Xa-
 vantina — Cuiabá.
 BR- 42 Ilhéus — Pedra Azul — Salinas — Montes Claros — Pirapora —
 Patos de Minas — Prata — Paranaíba.
 BR- 43 Vacaria — Passo Fundo — Carazinho — Panambi — Ijuí — Santo
 Angelo — São Luís — São Borja.
 BR- 44 Xororinho — Soledade — BR-23 — Alencar.
 BR- 45 São Roque — São Felipe — Conceição do Almeida — Castro
 Alves — Ponte 2 de Julho — Argoim — Itaberaba.
 BR- 46 Campinho — Marav — Ubaitaba — Nova Laje — Ubatá — Ipiatú
 — Jequié — Três Morros — Maracá — Mugugé — Seabra —
 Xique-Xique — Bom Jesus.
 BR- 47 Campinho — Nova Laje — Cajazeira — Boa Nova — BR-4 —
 Bom Jesus — Brumado — Caetité — Carinhanha — Formosa.
 BR- 48 Porto Seguro (Coroa Vermelha) — BR-5 — Gabilarra — Colônia
 Agrícola — Jacinto — Amenara — Jequitinhonha — Araquai.
 BR- 49 Linhares — Mantena — Governador Valadares — Virginópolis —
 — Guanhães — Curvelo.
 BR- 50 BR-2 — Curitiba — Campos Novos — Barracão — Lagoa Ver-
 melha — Nova Prata — Veranópolis — Garibaldi — Montenegro
 — São Jerônimo — Encruzilhada — Bagé — Serrilhada.
 BR- 51 Peritoró — Colinas — Pastos Bons — Bertolina.
 BR- 52 Teresina — Picos — Jalcós — Paulistana — Petrolina.
 BR- 53 Russas — Nova Cruz — Cabedelo.
 BR- 54 Jataí — Rio Verde — Itumbiara — Monte Alegre de Minas.

— Diversos —

- BR- 55 São Paulo — Belo Horizonte.
 BR- 56 Frutal — Araraquara.
 BR- 57 Barra Mansa — Três Rios — Sapucaia (BR-33).
 BR- 58 Resende — Caxambu.
 BR- 59 Curitiba — Florianópolis — Porto Alegre.
 BR- 60 Boa Vista — Guiana Inglesa.
 BR- 61 Itaituba — BR-16.
 BR- 62 Jataí — Marabá — BR-14.
 BR- 63 São Roque — Nazaré — Aratupe — BR-5 — Laje — Matulpe
 — Jequiriçá — Ubaira — Santa Inês — Itaquara — Jaguaquara
 — Rio — Bahia.
 BR- 64 Jaguaribe — Currais Novos.
 BR- 65 Paulo Afonso — Garanhuns — Caruaru.
 BR- 66 Tucano (BR-13) — Ribeira do Pombal (BR-12).
 BR- 67 Porto Artur — Vale do Rio Xingu.
 BR- 68 Leopoldina — Guarará — Bicas — Juiz de Fora.
 BR- 69 Governador Valadares — Montes Claros — Barreiras.
 BR- 70 Espinosa — Salinas Itinga — (BR-4).
 BR- 71 Uberlândia — Monte Alegre de Minas — Canal de São Simão.
 BR- 72 Jataí — Xavantina.
 BR- 73 Linhares — Nova Venécia — Teófilo Ottoni.
 BR- 74 Aquidauana — Nioaque — Bela Vista.
 BR- 75 Bragança — Poços de Caldas — Muzambinho — Araxá — Patos
 de Minas.
 BR- 76 Lorena — Piquete — Itajubá — Pouso Alegre — Poços de Caldas.
 BR- 77 Pindamonhangaba — Campos do Jordão — Itajubá — São Lou-
 renço — Vidinha — Caxambu — Francisco Sales — São João
 del Rei.
 BR- 78 Cambuquira — Lambari — São Lourenço.
 BR- 79 Cruzeiro — Virgínia — Itanhandu — Pouso Alto — Vidinha.
 BR- 80 Muriaé — Ubá — Mercês — Barbacena — São João del Rei
 — Lavras — Nepomuceno.
 BR- 81 Ijuí — Santiago — Itaquí.
 BR- 82 Leopoldina — Cataguases — Ubá — Ponte Nova — São Domingos
 do Prata.
 BR- 83 Areal — Além Paraíba — Leopoldina.
 BR- 84 Venda das Pedras — São Fidélis — Campos.
 BR- 85 Niterói — Manilha.
 BR- 86 Rio Brillante — Dourados — Ponta Porã.
 BR- 87 Ourinhos — Londrina — Jandaia do Sul — Porto Mendes —
 Cascavel.
 BR- 88 Papanduva — Blumenau — Itajaí.
 BR- 89 Lajes — Blumenau — Joinville — São Francisco do Sul.
 BR- 90 Lajes — Tubarão.
 BR- 91 São Gabriel — Bagé — Aceguá.
 BR- 92 Pelotas — Chui.
 BR- 93 Porto Velho — Lábrea — Humaitá.
 BR- 94 Jataí — Parnamirim.
 BR- 95 Corumbá de Goiás — Niquelândia — Paraná.
 BR- 96 Sobral — Cocai — Luzilândia — Urbano dos Santos.
 BR- 97 Paulo Afonso — Glória — Macurá — Curacá.
 BR- 98 Porto Velho — Lábrea — Humaitá.
 BR- 99 Sete Lagoas — Pompeu — Abaeté — Tiros — Patos de Minas.
 BR- 100 Sítio Campos — Moxotó — Manari — BR-26.
 BR- 101 Pão de Açúcar — (Pernambuco) — Santa Cruz do Capibaribe —
 Poço Fundo — Jataúba — Congo Sumé.
 BR- 102 Garanhuns — Salobro — Pesqueira — Alagoa do Mosteiro —
 Afogados de Ingazeiro.
 BR- 103 João Neiva — (BR-5) — Colatina — Baixo Guandu — Aimorés
 — Tarumirim — (BR-4).
 BR- 104 Curitiba (BR-35) — Ponta Grossa — Apucarana — Mariaga —
 Paranavai — Porto São José — Rio Brillante — (BR-24).
 BR- 105 BR-14 — Júlio de Castilhos — Soledade — Casca — Lagoa Ver-
 melha.

— Os recursos arrecadados para o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem em virtude da presente Lei serão, entre as estradas preferenciais, aplicados na ligação das capitais dos Estados do Norte e Nordeste aos Estados do Sul do País, através de Feira de Santana, Belo Horizonte e São Paulo, por estrada pavimentada.

— Ficam incluídos no plano do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, entre as preferenciais, a construção, o melhoramento e a pavimentação das rodovias BR-5 e BR-11, no prazo máximo de sete anos, a partir da data desta lei.

— Fica incluído no quadro das rodovias preferenciais para pavimentação o trecho Feira — Jequiê da BR-4.

— Entre as rodovias preferenciais a serem construídas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, incluem-se:

- a) Rodovia Ilhéus — Pedra Azul, BA e MG;
- b) Rodovia Boa Nova — Coaraci, BA;
- c) Rodovia Itabuna — Conquista (retificação do trecho Itabuna — Ibicaraí), BA.
- d) Rodovia Juiz de Fora — Ubá — Ponte Nova (retificação e pavimentação) MG;
- e) Rodovia Lábrea — Humaitá, AM;
- f) Rodovia Itabira — Santa Maria — Ferro — Guanhães — Virginópolis — Governador Valadares, MG;
- g) Rodovia Lagoa Vermelha — Tôrres, RS;
- h) Cajazeiras — Lavras da Mangabeira — Picos — Loreto — Carolina (conclusão), CE, PI e MA;

d) BR-23 no trecho Cratêus — Piripiri, CE e PI;

f) BR-52 no trecho Picos — Paulista, PI.

— Entre as rodovias preferenciais a serem pavimentadas, incluem-se:

- a) BR-22 Fortaleza — Teresina, CE e PI;
- b) BR-4 Rio — Feira de Santana, DF, RJ, MG e BA;
- c) BR-55 São Paulo — Belo Horizonte, SP e MG;
- d) BR-2 São Paulo — Jaguarão, SP, PR, SC e RS.

III — RELAÇÃO DESCRITIVA DAS VIAS ATUALMENTE NAVEGADAS E CONSTANTES DO PLANO FLUVIAL NACIONAL

Rios — Trechos Navegáveis

Amazonas — Belém a Benjamim Constant.

Negro — Manaus a Tupuraquá.

Branco — Da confluência a Caracará.

Juruá — Da confluência a Cruzeiro do Sul.

Tarauacá — Da confluência a Tarauacá.

Purus — Bóca do Purus a Sena Madureira.

Acre — Boca do Acre a Brasília.

Madeira — Da confluência a Porto Velho.

Maués — Parintins a Maués.

Tapajós — Santarém a Barra.

Xingu — Da confluência a Vitória.

Autaz — Bóca do Autaz a Castelo.

Tocantins — Belém a Peixe.

Araguaia — São José do Araguaia e Baliza.

Mamoré-Guaporé — Guarajá-Mirim a Mato Grosso.

Mearim — São Luís a Barra da Corda.

Pindaré — Da confluência a Moção.

Itapecuru — Da foz a Colinas.

Grajaú — Da confluência a Grajaú.

Parnaíba — Tutóia a Santa Filomena.

Balsas — Uruçuí a Balsas.

Gurgueia — Da confluência a Lagoa Paraná.

Baixo São Francisco — Peñedo a Marechal Floriano.

Médio São Francisco — Pirapora a Juazeiro.

Paracatu — Da confluência a Buriti.

Corrente — Da confluência a Santa Maria da Vitória.

Rio Grande — Da confluência a Barreiras.

Prêto — Da confluência a São Marcelo.

Pardo — Da foz ao Salto Verruga.

Mogi-Pardo — De Porto Ferreira a Pontal.

Sapucaí — De Porto Sapucaí a Porto Cubatão e de Porto Fama a Porto Carmo do Rio Claro.

Jequitinhonha — Da foz ao Salto Grande.

Doce — Da foz a Governador Valadares.

Paraíba do Sul — De São João da Barra a São Fidélis.

Grande — Ribeirão Vermelho a Capetinga.

Iguaçu — Porto União a Porto Amazonas.

Itaipu-Açu — Da foz a Blumenau.

Jacui — Porto Alegre a D. Francisca.

Taquari — Da confluência a Lajeado.

Gravatá — Da confluência a Gravataí.

Cal — Da confluência a Montenegro.

Sinos — Da confluência a São Leopoldo.

Camaquã — Da foz a São José do Patrocínio.

Uruguai — Uruguaiana a São Izidoro.

Ibicuí — Da confluência a São Pedro do Sul.

Paraguai — Porto Sacastre a Corumbá.

Paraguai — De Corumbá a Cáceres.

Taquari — Da confluência a Herculanêa.

Cuiabá — Da confluência a Cuiabá.

São Lourenço — Da confluência a São Lourenço.

Paraná — Foz do Iguaçu a Porto Mendes.

Paraná — Guaira a Tibiriçá.

Paraná — Tibiriçá a Jupia.

Pardo-Anhadui — Tibiriçá a Porto Tupi.

Ivanheima — Da confluência a Guaçu.

Iguatemi — Da foz a Antônio João.

Amambai — Da foz a Amambai.

Maranja — Samambaia — Baracuí — Pirabebe — Dourados — Curupai — Guaiari — Brilhantes — Da foz a Porto Roca Soares.

IV — RELAÇÃO DESCRITIVA DOS CANAIS CONSTANTES DO PLANO FLUVIAL NACIONAL

1. O canal formado pela ligação do rio Tartarugas, que desagua no Oceano, ao lago Tartarugas, desce pelo rio Genipapocu, no lago-Arari, e daí à baía de Marajó, pelo rio Arari. Esse sistema torna um canal contínuo através a ilha de Marajó, melhorando as suas condições de saneamento e permitindo que as pequenas embarcações que demandam o porto de Belém o possam fazer em tempo mais custo e com maior segurança, do que fazendo através da costa norte da Ilha de Marajó, passando pela cabo Manguari;
2. O canal de Cerijó, ligando as baías de Cuman e São Marcos, no Estado do Maranhão, e pondo em comunicação os rios que desagüam nestas baías;
3. Os canais de Santa Maria e Pomonga, ligando assim o vale do Vaza Barris ao do Japarutuba;
4. O canal de Goiânia, com a extensão de 5.000 metros, ligando a cidade de Goiânia ao Capibaribe-Mirim;
5. O canal Laguna-Araranguá, ligando essas duas cidades, e cujo primeiro trecho Laguna-Jaguaruna já se encontra concluído. Esse canal se prolongará até a lagoa dos Patos, permitindo, assim, que o carvão do Estado do Sul venha ter facilmente aos portos carvoeiros da Laguna ou de Imbituba;
6. O canal de Varadouro, ligando as zonas de Iguape e Cananéia ao porto de Paranaguá;
7. O canal de Alegre-Iguape, comunicando a bacia do Amazonas com a do Prata;
8. O canal ligando o rio Prêto ao rio do Sono (o primeiro na bacia do São Francisco e o segundo na bacia do Tocantins, através a lagoa do Veredão);
9. O canal ligando o rio Manoel Alves (da bacia do Tocantins) ao rio das Balsas, afluente do Parnaíba;
10. O canal ligando o rio Prêto (afluente do São-Francisco) ao rio Gurgueia (afluente do Parnaíba);
11. O canal Jauru-Guaporé;
12. O canal Sararé-Jurema (Guaporé-Tapajós);
13. O canal Cogueiau-Caiamo (São Lourenço-Garças);
14. O canal Lambari-Rio dos Patos (Rio Grande-Alto São Francisco);
15. O canal Paraíba-Tieté;
16. O canal Cacacai-Ibiau (Jacui-Ibicuí);
17. O canal Uruhu-Rio Vermelho (Araguaia-Tocantins);
18. O canal Lajeado-Santana (Tocantins-Grajaú);
19. O canal Parnaíba-Itapicuru (Teresina-Caxias);
20. O canal Águas Verdes-Marimbondo (Sapucaí-Rio Grande);
21. O canal Coxim-Camapoá (Taquari-Pardo);
22. O canal Nioac-Brilhante (Miranda-Ivaheima);
23. O canal entre os rios Uruguai e Iguaçu;
24. O canal entre os rios Iguaçu e Paraná;
25. O canal entre os rios Ribeira de Iguapé e Iguaçu;
26. O canal entre os rios Itajaí do Norte e Negro;
27. O canal entre os rios das Velhas e Acre;
28. O canal Américo Simas ligando o canal que separa as ilhas de Cairu ao Rio Serinhaem e ao Rio Igrapiuna, na baía de Marau, Estado da Bahia".

O SR. VICTORINO FREIRE:

(Para declaração de voto) (Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, declaro que votei a favor do projeto com restrições, pois o fiz no pressuposto de que o Sr. Presidente da República vetará o dispositivo que grava as companhias de aviação e desorganiza os transportes aéreos do País.

Essas restrições, Sr. Presidente, eu as teria consubstanciado em emenda, se não fosse a segurança em que estou de que o Chefe da Nação vetará o dispositivo.

O eminente Senador Mem de Sá, nas suas críticas violentas à Maioria, falou no zabumba da Maioria; eu, entretanto, não posso acompanhar o reco-reco do Senador Mem de Sá nas suas críticas ao Governo que apoio. (Riso).

Os homens públicos não se pertencem; pertencem aos Partidos e aos que os elegeram.

Recebi, de quase todos os Prefeitos do meu Estado, telegramas insistindo e meque a bancada do Maranhão apoiasse o projeto. Eu, que aqui estou representando esse eleitorado, não teria outra atitude senão a de votar o Projeto, com a restrição que enunciei.

O Senador Mem de Sá, na sua irrepreável vocação de caudilho, desejava que nós, da Maioria, acompanhássemos o toque do seu zabumba, o que não poderia ser feito porque nós, do

Maranhão, nos situamos na lição de São Thomaz de Aquino: Somos alunos de todos e professores de nós mesmos.

O SR. MEM DE SÁ:

Em nome de São Thomaz de Aquino, protesto. (Riso).

Era o que tinha a dizer. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

A declaração de V. Ex.^a constará da Ata dos nossos trabalhos.

O SR. COIMBRA BUENO:

(Para declaração de voto) (Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, à declaração do nobre Senador Victorino Freire desejo acrescentar uma reclamação: há exatamente um ano, quando ofereci o Substitutivo, a Mesa desta Casa prometeu providências junto à Câmara dos Deputados, no sentido de que o projeto fosse renovado. Só agora, um ano depois, surge a matéria nesta Casa em caráter urgente, urgentíssimo. Dadas as necessidades que tem o País e a falta de recursos para enfrentá-los no próximo ano, foi que votei a favor do projeto, com as ressalvas assinaladas. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

A declaração de voto de V. Ex.^a constará em Ata.

O SR. GOMES DE OLIVEIRA:

(Para declaração de voto) (Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, desejo declarar, que votei à favor do projeto com restrições; tenho a impressão de que precisamos rever a política econômica do país, pois a de tributação é política perigosa nas circunstâncias inflacionárias em que nos encontramos. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

A declaração de V. Ex.^a constará da Ata.

O SR. MOURA ANDRADE — (Para declaração de voto). — (Não foi revisto pelo orador). — Sr. Presidente, verifica V. Ex.^a pelas sucessivas declarações de voto...

O SR. PRESIDENTE — Pediria ao nobre Senador Moura Andrade que fosse breve, de vez que consta da Ordem do Dia outra matéria e a prorrogação da sessão está por terminar.

O SR. MOURA ANDRADE — Sr. Presidente, com muito prazer. Aliás, creio que se V. Ex.^a não me houvesse feito essa observação eu já teria terminado minha declaração de voto.

Verifica-se, Sr. Presidente, pelas sucessivas declarações de voto que, aqueles que apoiaram o projeto não estavam convencidos do voto que davam. SS. EEx.^{as} votaram com restrições que não se sabe quais são; não declararam nem podiam fazê-lo. Eles próprios não sabiam, positivamente, que restrições fazer, uma vez que não tiveram tempo para estudar o projeto, e portanto, para fixá-las.

Instintivamente, Sr. Presidente, sabem que precisam fazer essas restrições; instintivamente sabem que existem dispositivos inconstitucionais. Uma vez proferido o voto, apelam todos para o Sr. Presidente da República, a fim de que S. Ex.^a faça aquilo que não quiseram fazer aqui no Senado. Que o Presidente da República vete o que for inconstitucional; que o Presidente da República vete o que for inconveniente, que o Presidente da República vete onde estiver muito caro e vete onde entender que deva respeitar as restrições que os Senadores, naturalmente, irão levar pessoalmente ao conhecimento de S. Ex.^a.

Ora, Sr. Presidente, creio que esta é uma modalidade legislativa nova...

O Sr. Rui Palmeira — E revolucionária.

O SR. MOURA ANDRADE — ...é inconveniente, nos dias atuais. Ao Presidente da República não se deve deixar tão pesados encargos. Vê V. Ex.^a quanto se exige do Chefe da Nação. Exige-se que S. Ex.^a execute bem as Leis e se exige que as faça melhores. Em vez de o Congresso Nacional as elaborar limpidas, claras, definitivas, como o deve fazer, pede que o Presidente da República as faça através do veto. O Congresso não quer se ocupar de examiná-las no seu conteúdo.

Sr. Presidente, V. Ex.^a, de começo, me advertiu de que meu prazo deveria ser breve.

O SR. PRESIDENTE — Não adverti, ponderei.

O SR. MOURA ANDRADE — Recebi como advertência. Desde o instante em que V. Ex.^a usou da palavra para me observar eu sabia que sua ponderação era, apenas, fruto de sua tradicional gentileza para com um colega, mas que havia, evidentemente, uma advertência.

Sr. Presidente, encerro aqui minhas ponderações. Razões tínhamos nós, que desejávamos estudar o projeto. Na minha sempre presente e nunca desmentida vontade de auxiliar o Sr. Presidente da República, queria poupar a S. Ex.^a o trabalho que o Congresso lhe transferiu, de fazer a legislação que nós não completamos convenientemente. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

constará da Ata.

A declaração de voto de V. Ex.^a

PROJETO DE LEI DA CAMARA

Discussão única do Projeto de N.º 344, DE 1956

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.

O SR. PRESIDENTE:

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

E' lido e aprovado o seguinte

Requerimento n. 668, de 1956

Nos termos dos arts. 126, letra f, e 155, letra a, do Regimento Interno, requiro adiantamento do Projeto de Lei da Câmara n.º 344, de 1956, a fim de que sobre ele seja ouvida a Comissão de Constituição e Justiça.

Sala das Sessões, em 27 de novembro de 1956. — João Villasboas.

O SR. PRESIDENTE:

Em face do requerimento que acaba de ser aprovado, o projeto é retirado da Ordem do Dia.

Está esgotada a matéria da Ordem do Dia.

Nada mais havendo que tratar, vou encerrar a sessão. Designo para a extraordinária, às 21 horas e 30 minutos, a seguinte

ORDEM DO DIA

Está encerrada a sessão.
Levanta-se a sessão às 19 horas.

— n.º 350, de 1956, que considera de utilidade pública a Sociedade Pestalozzi do Brasil e autoriza o Governo Federal a desapropriar imóvel para ser doado àquela instituição.

— n.º 351, de 1956, que abre ao Poder Legislativo — Câmara dos Deputados — o crédito suplementar de Cr\$ 5.200.000,00 para reforço de dotações orçamentárias vigentes.

DISCURSOS PROFERIDOS

Senador Daniel Krieger — Homenagem à memória dos que tombaram em defesa da legalidade no levante comunista de 1935.

Senador Mendonça Clark — Assistência hospitalar no Piauí.

Senador Gaspar Velloso — Parecer da Comissão de Finanças sobre o anexo orçamentário relativo à Receita.

MATERIA VOTADA

— Projeto de Lei da Câmara n.º 177, de 1956, que estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1957. Anexo 1 —

Comparecimento: 50 Srs. Senadores.
Receita.

AS 21 HORAS E 30 MINUTOS
ACHAM-SE PRESENTES OS SENHORES SENADORES:

Vivaldo Lima — Mourão Vieira — Prisco dos Santos — Alvaro Adolpho — Remy Archer — Victorino Freire — Mathias Olympio — Mendonça Clark — Onofre Gomes — Fausto Cabral — Fernandes Távora — Reginaldo Cavalcanti — Reginaldo Fernandes — Ruy Carneiro — Octacílio Jurema — Argemiro de Figueiredo — Apolônio Salles — Novaes 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 — Tarcisio Miranda — Alencastro Guimarães — Caetano de Castro — Gilberto Marinho — Bernardes Filho — Lima Guimarães — Lino de Mattos — Moura Andrade — Coimbra Bueno — Costa Pereira — Sylvio Curvo — João Villasboas — Filinto Müller — Othon Mäder — Gaspar Velloso — Gomes de Oliveira — Francisco Gallotti — Saulo Ramos — Daniel Krieger — Mem de Sá (50).

O SR. PRESIDENTE:

A lista de presença acusa o comparecimento de 50 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:

OFÍCIOS

Da Câmara dos Deputados, sob ns. 2474, 2478, 2477 e 2479, encaminhando autógrafos dos seguintes

Projeto de Lei da Câmara N. 348, de 1956

(N.º 1.128-B-1956, NA CAMARA DOS DEPUTADOS)

Autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 1.500.000,00 como auxílio à II Conferência de Peritos em Siderurgia Latino-Americana e Indústrias de Transformação do Aço.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil cruzeiros) como auxílio à realização da II Conferência de Peritos em Siderurgia Latino-Americana e Indústrias de Transformação de Aço, em 18 a 27 de outubro de 1956, na ci-

dade de São Paulo, capital do Estado de São Paulo.

Art. 2.º O auxílio concedido no artigo 1.º destina-se a ocorrer parte das despesas pela realização daquela Conferência sob o patrocínio do Governo Federal e em cooperação com a Associação Brasileira de Metais (A.B.M.).

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

A Comissão de Finanças.

Projeto de Lei da Câmara N. 349, de 1956

(N.º 571-B-1956, NA CAMARA DOS DEPUTADOS)

Isenta da obrigatoriedade de porte do documento criado pelo Decreto-lei n.º 3.010, de 20 de agosto de 1938 (Carteira de Estrangeiros) os cidadãos portugueses natos, residente ou em trânsito no Brasil.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Os cidadãos portugueses natos, residentes ou em trânsito no Brasil, ficam isentos da obrigatoriedade de porte do documento criado pelo Decreto-lei n.º 3.010, de 20 de agosto de 1938 (Carteira de Estrangeiros).

Art. 2.º A isenção de que trata o art. 1.º, baseada nos arts. 2.º e 5.º do Tratado de Amizade e Consulta, firmado em 16 de novembro de 1953, pelos Governos do Brasil e de Portugal, vigorará enquanto durar a vigência desse Convênio Diplomático e suas prorrogações.

Art. 3.º Aos portugueses natos residentes no Brasil será fornecido, pelas autoridades competentes, em substituição à Carteira de Estrangeiros documento de identidade comum aos cidadãos brasileiros.

Art. 4.º A obtenção desse documento de identidade é compulsória.

Art. 5.º As autoridades do Departamento Federal de Segurança Pública e do Instituto Brasileiro de Imigração e Colonização tomarão as providências necessárias a fim de que se inicie, 60 (sessenta) dias após a publicação desta lei, a troca das Carteiras de Estrangeiro, já expedidas, pelas Carteiras de Identidade, bem como a organização de um cadastro especial correspondente os novos documentos expedidos.

Art. 6.º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ata da 221.ª Sessão, da 2.ª Sessão Legislativa, da 3.ª Legislatura em 27 de novembro de 1956

PRESIDENCIA DO SR. APOLÔNIO SALLES
EXTRAORDINÁRIA

SUMÁRIO**PROJETOS DE LEI CHEGADOS DA CAMARA DOS DEPUTADOS**

— n.º 348, de 1956, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 1.500.000,00 como auxílio à II Conferência de Peritos em Siderurgia Latino-Americana e Indústrias de Transformação de Aço;

— n.º 349, de 1956, que isenta da obrigatoriedade de porte do documento criado pelo Decreto-lei n.º 3.010, de 20 de agosto de 1938 (Carteira de Estrangeiro) os cidadãos portugueses natos, residentes ou em trânsito no Brasil;

Projeto de Lei da Câmara N. 350, de 1956

(N.º 366-B-1951, NA CAMARA DOS DEPUTADOS)

Considera de utilidade pública a Sociedade Pestalozzi do Brasil e autoriza o Governo Federal a desapropriar imóvel para ser doado àquela instituição.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º A Sociedade Pestalozzi do Brasil é considerada de utilidade pública pelos relevantes serviços humanitários prestados à coletividade brasileira.

Art. 2.º Fica o Governo Federal autorizado a desapropriar o imóvel à rua Gustavo Sampaio, 29, antigo n.º 1, no Leme, Distrito Federal, esquina à praça Almirante Noronha, com fundos para a avenida Atlântica, correndo as despesas de indenização pelo Ministério da Educação e Saúde.

Art. 3.º Decretada a desapropriação, nos termos do artigo anterior, fica o Governo Federal autorizado a doar aquele imóvel à Sociedade Pestalozzi do Brasil, instituição com personalidade jurídica, que visa prestar à infância e adolescência desajustadas, assistência pedagógica, médica e social, para nele instalar sua sede central.

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

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

Projeto de Lei da Câmara N. 351, de 1956

(N.º 2.093-B, DE 1956, NA CAMARA DOS DEPUTADOS)

Abre ao Poder Legislativo — Câmara dos Deputados — o crédito suplementar de Cr\$ 5.200.000,00 para reforço de dotações orçamentárias vigentes.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º É aberto ao Poder Legislativo — Câmara dos Deputados — o crédito suplementar de Cr\$ 5.200.000,00 (cinco milhões, duzentos mil cruzeiros), em reforço da Verba 1.0.00 — Custeio, Subanexo 2.01, do Anexo 2, constante do Orçamento vigente, para tender às despesas das seguintes rubricas:

Verba 1.0.00 — Custeio
Consignação 1.1.00 — Pessoal Civil
Subconsignação 1.1.02 — Subsídios e representações — 2.500.000,00
Subconsignação 1.1.19 — Gratificação pela prestação de serviços extraordinário: 1 — Secretaria — ... 2.250.000,00

2 — Diretoria do Serviço de Orçamento — 450.000,00

Art. 2.º O crédito de que trata o art. 1.º será automaticamente registrado pelo Tribunal de Contas, distribuído ao Tesouro Nacional, dispensadas as exigências do art. 93 do Código de Contabilidade Pública.

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

A Comissão de Finanças.

AVISOS

Do Sr. Ministro da Fazenda nos seguintes termos:

S. C. 322.718-56

Aviso n.º 995 — 23-11-56

Senhor 1.º Secretário:

Em referência ao Ofício n.º 865, de 6 do corrente mês, com o qual V.

Ex.ª solicita informações a respeito do Requerimento n.º 580, de 1956, do Sr. Senador Onofre Gomes, sobre a arrecadação dos ágios cambiais devidos pelas refinarias instaladas no país pela importação de petróleo em bruto, tenho a honra de transmitir a V. Ex.ª cópia dos esclarecimentos prestados pela Carteira de Câmbio do Banco do Brasil S. A.

Aproveito a oportunidade para renovar, V. Ex.ª os protestos da minha alta estima e distinta consideração.

BANCO DO BRASIL S.A., CARTEIRA DE CAMBIO

DICAM-2.659-56:

Rio de Janeiro, 13 de novembro de 1956.

Senhor Chefe do Gabinete.

Restituimos a Vossa Excelência .. Restituimos a V. Sa. o processo SC-322.718-56, em que transmite, por cópia, para os esclarecimentos necessários, o Requerimento n.º 580 de 29 de outubro de 1956, de teor abaixo transcrito, de autoria do Excelentíssimo Senhor Senador Onofre Gomes, solicitando informações sobre a arrecadação dos ágios cambiais devidos pelas refinarias instaladas no país pela importação de petróleo bruto:

"Nos termos do Regulamento, requiro ao Senhor Ministro da Fazenda, por intermédio da Mesa, as seguintes informações:

1 — Se as empresas destiladoras de petróleo, inclusive as da Petrobrás, são devedoras de ágios;

2 — Especificamente, o débito de cada uma até esta data e períodos a que corresponde;

3 — A quantia montada globalmente;

4 — Que medidas promoveu ou está promovendo o Ministério da Fazenda para cobrá-los;

5 — As causas que possibilitam a existência do aludido débito e como tencionam removê-las.

Preliminarmente, antes de passarmos a responder aos quesitos formulados no requerimento aludido, julgamos oportuno apresentar um breve histórico da matéria para sua perfeita elucidação.

Até o fim do segundo semestre de 1954 incidiam sobre os produtos petrolíferos ágios de Cr\$ 10,00 a Cr\$ 15,00 por dólar, segundo a sua categoria nas listas classificadas de importação. A partir do primeiro semestre de 1955, entretanto, tendo em vista o objetivo do Excelentíssimo Senhor Ministro da Fazenda de obter uma receita orçamentária adicional da ordem de Cr\$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de cruzeiros), o Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito, na sessão de 17-1-55, após estudos realizados por técnicos daquele Ministério, da referida Superintendência e do Conselho Nacional do Petróleo, decidiu elevar os ágios sobre o petróleo e seus derivados, atribuindo-lhes sobretaxas variáveis segundo o grau de essencialidade do produto e os interesses da política econômica do Governo que ditaram a adoção da medida. As sobretaxas situaram-se entre o mínimo de Cr\$ 15,00 por dólar (óleo diesel, óleo combustível e gás liquefeito) até o máximo de Cr\$ 70,00 (gasolina comum), sendo fixada a de Cr\$ 35,00 por dólar para o óleo bruto importado pelas refinarias. Dita resolução mereceu aprovação do Excelentíssimo Senhor Presidente da República através da exposição de motivos do titular da Pasta da Fazenda, de 19 de janeiro de 1955.

Posteriormente, estudos levados a efeito pelos Senhores Diretor Executivo da Superintendência da Moeda e do Crédito e Presidente do Conselho Nacional do Petróleo levaram à conclusão de que os ágios na forma estabelecida em 17 de janeiro de 1955 proporcionariam às refinarias instaladas no país lucros excessivos, pelo

fato de que, considerados os seus esquemas de construção, iriam produzir percentagens ponderáveis de derivados (gasolinas) sobre os quais recaiam ágios acima dos estabelecidos para a matéria prima e, conseqüentemente, com estruturas de preços também mais elevadas.

Visando sanar a irregularidade, o Conselho da Superintendência, na sessão de 22 de março de 1955, resolveu que sobre o petróleo bruto não mais seria atribuído o ágio fixo de Cr\$ 35,00 por dólar; ele seria calculado tomando-se por base as percentagens de produção dos diversos derivados, incidindo sobre estes as mesmas sobretaxas cambiais dos similares importados. Foi idealizada uma fórmula para a determinação do novo ágio, que seria em última análise a soma dos resultados das multiplicações das percentagens de fabricação de cada derivado pelo ágio a ele atribuído. Ficou, também, deliberado que o novo ágio prevaleceria para os valores das quotas semestrais de importação outorgadas às refinarias pelo Conselho Nacional do Petróleo, cabendo a este indicar as percentagens de produção de cada empresa destiladora, a fim de que a Carteira de Câmbio do Banco do Brasil, por delegação do Conselho da Superintendência, após o encerramento de cada semestre, providenciasse a cobrança da diferença entre a sobretaxa efetivamente devida e a de Cr\$ 35,00 por dólar, já recolhida no decorrer do exercício para obtenção dos certificados de promessas de venda de câmbio.

Todas as refinarias, devidamente científicas do novo regime, negaram-se a cumpri-lo, apesar das inúmeras e repetidas interpelações da Carteira de Câmbio, de todas ciente o Conselho da Superintendência, junto ao qual interpuseram vários recursos, todos recusados, em que salientavam a inconstitucionalidade da medida e seu aspecto de tratamento discriminatório e um único ramo da indústria nacional.

Finalmente, através de seu órgão de classe a Associação Nacional da Indústria de Refinaria de Petróleo — as refinarias, em circunstâncias memorial de 26-7-56, ao Senhor Diretor Executivo da Superintendência da Moeda e do Crédito, já agora se dispõem a regularização do pagamento das diferenças de sobretaxas, desde que sejam reexaminados os critérios do cálculo que produziram a fórmula citada e prestados certos esclareci-

mentos técnicos até agora desconhecidos.

O Conselho da Superintendência, em sessão de 1-8-56, considerando as razões expostas no aludido memorial, resolveu submeter a matéria ao pronunciamento do Conselho Nacional do Petróleo. O Senhor Presidente deste órgão houve por bem designar um grupo de trabalho para estudar o assunto, do qual fazem parte técnicos de sua Divisão Econômica e representantes da Petrobrás, das refinarias particulares, da Superintendência e da Carteira de Câmbio.

O aludido grupo de trabalho tem levado a efeito metódico reexame dos cálculos e critérios, esperando concluir sua tarefa em breve espaço de tempo. Todavia, pode-se desde já adiantar que a primitiva fórmula apresenta certas incorreções, como sejam, a de não permitir deduções das percentagens de derivados utilizados para consumo próprio (gás e óleo combustível) e de não indicar especificamente as bases percentuais (peso ou volume). O resultado dos estudos do Conselho Nacional do Petróleo conduzirá o Conselho da Superintendência a pronunciamento definitivo e trará rápida solução para a longa pendência, a julgar pela celeridade com que se processam os trabalhos e a disposição agora demonstrada pelas empresas devedoras.

Feitas estas considerações, passamos a oferecer resposta aos quesitos formulados no requerimento em foco, salientando, contudo, que as informações estão calcadas na primitiva fórmula para determinação dos ágios e nos elementos então fornecidos pelo Conselho Nacional do Petróleo, sujeitas, portanto, a ponderáveis retificações para menos nos resultados, em virtude dos fatores apontados mais acima:

Quesito 1 — As refinarias particulares instaladas no país são devedoras do quantias que correspondem a diferenças de ágios entre Cr\$ 35,00 por dólar, inicialmente recolhidos; e os que resultarem da aplicação da fórmula. A Petrobrás, ao contrário, é credora porque a especificação dos derivados produzidos e respectivas percentagens dão como resultado um ágio inferior ao de Cr\$ 35,00 por dólar, inicialmente pago.

Quesito 2 — Especificamente, o débito de cada empresa, durante o ano de 1955 e primeiro semestre do corrente ano, se reflete no quadro abaixo, conforme dados fornecidos pelo Conselho Nacional do Petróleo:

		A recolher — 1.º e 2.º semestre de 1955	
		Cr\$	Cr\$
Refinaria União		194.683.760,30	
Refinaria de Mangueiras		67.713.218,60	
Refinaria Ypiranga		13.646.269,20	
Refinaria Riograndense		322.200,00	
Refinaria Matatazzo		5.538.120,00	281.903.498,10
A restituir — 1.º e 2.º semestre de 1955			
Refinaria Pres. Bernardes (Petrobrás)			201.098.914,30
Saldo a Recolher			80.804.583,80

		A recolher — 1.º semestre de 1956	
		Cr\$	Cr\$
Refinaria União		79.171.318,20	
Refinaria de Mangueiras		40.423.161,60	
Refinaria Ypiranga		8.395.406,80	
Refinaria Riograndense		232.163,00	
Refinaria Matatazzo		1.308.606,50	129.530.656,10

		A restituir — 1.º semestre de 1956	
Refinaria Pres. Bernardes (Petrobrás)			166.524.451,00
Saldo a restituir			36.993.794,90

		Posição final:	
1.º e 2.º semestres de 1955 — a recolher			80.804.583,80
1.º semestre de 1956 — a restituir			36.993.794,90
— a recolher			43.810.788,90

Deve-se salientar que do saldo final acima indicado poderão ainda ser feitas as seguintes deduções, mediante comprovação, conforme permite a resolução, de 22-3-55, do Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito:

- quantias pagas como sobretaxas para importação de produtos químicos auxiliares da refinação (catalizadores chumbo tetraetil, inibidor e corantes para gasolina);
- eventuais quantias equivalentes à diferença entre o antigo ágio (Cr\$ 10,00 por dólar) e o novo, calculadas sobre os valores em dólares de óleo bruto importado que produziu derivados vendidos aos preços antigos, isto é, anteriores a 31-3-55.

Questão 3 — O quadro demonstrativo acima indica um saldo final de Cr\$ 43.810.788,90 a ser recolhido à conta de "Ágios e Bonificações", baseados os cálculos na primitiva fórmula aprovada pelo Conselho da Superintendência. Entretanto, daí serão feitas as deduções permitidas, cujo montante não pode ser precisado porque grande parte da cobertura cambial para importação dos produtos químicos foi adquirida em licitações normais, escapando, assim, a controle mais rigoroso. Somente a apresentação de comprovantes possibilitará a apuração do total a deduzir.

Questão 4 — O Ministério da Fazenda, através de órgãos a ele subordinados, Superintendência da Moeda e do Crédito e Carteira de Câmbio, tem mantido permanente contato com as empresas, visando a liquidação dos débitos e, ainda agora, promove metódica revisão de cálculos, objetivando a rápida e definitiva solução da pendência.

Questão 5 — Podemos atribuir como causas que possibilitaram a existência dos débitos a recusa das refinarias particulares, estribadas em razões de ordem jurídicas, de pagamento das diferenças de sobretaxas cambiais de acordo com a fórmula em vigor, o fornecimento tardio (abril de 1956) pelo Conselho Nacional de Petróleo dos elementos básicos necessários para o cálculo dos ágios devidos e, finalmente, o desconhecimento de critérios, elementos básicos necessários para composição da fórmula determinativa dos ágios sobre o petróleo bruto. A remoção de todas as causas estará concretizada com o resultado final dos trabalhos de revisão, que certamente será aceito pelas partes interessadas. Todavia, se após esta última providência persistir a intransigência das refinarias particulares, caberá, então, a adoção das medidas indicadas no parecer da Consultoria Geral da República, de 9-8-56, publicada no *Diário Oficial* de 6-9-56.

Colocando-nos à disposição de Vossa Senhoria para outros esclarecimentos que julgar necessários, vale-mo-nos do ensejo para reiterar-lhe os nossos protestos de consideração e estima — Banco do Brasil S.A. — Carteira de Câmbio, Paulo Pooch Corrêa, Diretor. — Confere com o original — GMF-22 de novembro de 1956 — Antônio Pereira, Auxiliar. — Está conforme — GMF-22 de novembro de 1956. — Olavo José Monteiro, Encarregado da Mecanografia.

Ao requerente.

Avisos do Sr. Ministro da Fazenda. — n.º 995, transmitindo informações solicitadas no Requerimento número 580, de 1956, do Sr. Senador Onofre Gomes.

— n.º 1.004, comunicando estar enviando esforços no sentido de serem ultimados os esclarecimentos referentes ao Requerimento n.º 387, de 1955, do Sr. Senador Mourão Vieira.

Mensagens do Sr. Presidente da República.

— ns. 366 a 374, restituindo autógrafos dos seguintes Projetos de Lei da Câmara, já sancionados:

— n.º 107, de 1956, que denomina "Casa da Criança Dr. Antônio Esp-

minondas Gouveia", o edifício construído pelo Governo Federal, e onde funciona o Instituto de Proteção e Assistência à Infância, em Ribeirão Preto, no Estado de São Paulo;

— n.º 281, de 1956, autoriza o Poder Executivo a firmar convênio com o Município de Irai, no Estado do Rio Grande do Sul, para cumprimento do disposto no art. 2.º, inciso VII, da Lei n.º 2.661, de 3 de dezembro de 1955;

— n.º 126, de 1956, que concede a pensão especial de Cr\$ 3.000,00 mensais a Amarilis de Azevedo Moreira, viúva do major da revolução açarana Leônido Moreira.

— n.º 212, de 1956, que concede a pensão especial de Cr\$ 5.000,00 mensais ao jornalista Hamilton Barata;

— n.º 300, de 1956, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de Cr\$ 60.000.000,00, destinado à edificação de murcos de proteção e de passagens superiores para pedestres, nas linhas da Estrada de Ferro Leopoldina, no perímetro urbano do Distrito Federal até a estação de Duque de Caxias no Estado do Rio de Janeiro;

— n.º 276, de 1956, que autoriza o Poder Executivo a abrir ao Poder Judiciário — Tribunais Regionais do Trabalho da 3.ª, 4.ª e 5.ª Regiões — os créditos especiais de Cr\$ 413.181,60, Cr\$ 142.177,00, Cr\$ 371.916,00 e Cr\$ 102.002,20;

— n.º 171, de 1952, que modifica o Art. 875, *caput*, do Código de Processo Civil;

— n.º 239, de 1956, que concede a pensão especial de Cr\$ 5.000,00 mensais a Maria Nair Pires Ferreira Póvoa, viúva do Professor Hélio de Menezes Póvoa, e

— n.º 211, de 1956, que revoga o Decreto-lei n.º 8.887, de 24 de janeiro de 1946, que criou a Colônia de Férias da Aeronáutica de Rodeio.

SAO LIDOS E VAO A IMPRIMIR OS SEGUINTE PARECERES:

Parecer n.º 1.289, de 1956

Da Comissão de Constituição e Justiça, sobre o Projeto de lei do Senado n.º 26-1953, que modifica o artigo 32 do Decreto-Lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943 (Consolidação das Leis do Trabalho).

(Relator: Sr. Gomes de Oliveira).

1. De autoria do Sr. Senador Othon Mäder, o Projeto de Lei do Senado n.º 26-1953 modifica o artigo 352 do Decreto-Lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943 (Consolidação das Leis do Trabalho).

2. O dispositivo, a cuja modificação visa o Projeto, determina que as empresas individuais ou coletivas, que explorem serviços públicos dados em concessão, são obrigadas a manter, no quadro do seu pessoal, quando composto de três ou mais empregados, uma proporção de brasileiros não inferior a 2/3 (dois terços).

3. Pela proposição ora sob exame, o limite de empregados componentes do quadro dessas empresas será elevado para 15 (quinze), ao invés de 3 (três), como consta da disposição legal vigente.

4. Sem entrar no mérito do Projeto e cingindo-nos, apenas, ao seu aspecto constitucional, nada lhe temos a opor.

Compete à União legislar sobre direito do trabalho (art. 5.º XV — a), cabendo ao legislador fixar as percentagens de empregados brasileiros nos estabelecimentos de determinados ramos do comércio e da indústria (art. 157 n.º XV).

Sala Ruy Barbosa, em 22 de novembro de 1953. — Dario Cardoso, Presidente. — Gomes de Oliveira, Relator. — Adoysio de Carvalho. — Altílio Vivacqua. — Flávio Guimarães. — Joaquim Pires. — Anísio Jobim.

Pareceres ns. 1.290, 1.291 e 1.292, de 1956

Da comissão de Economia, sobre o Projeto de Lei do Senado n.º 26-1953, que modifica o artigo 352 do Decreto-Lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943 (Consolidação das Leis do Trabalho).

(Relator: Sr. Landulpho Alves).

A matéria de que trata a proposição deve ser submetida ao exame, para sugestão, do Ministério do Trabalho, órgão especializado nos assuntos relativos à orientação da política nacional do Trabalho.

Dêse modo, somos de parecer seja o projeto mandado à apreciação daquele Departamento da Administração Federal a fim de manifestar o seu pensamento a respeito.

Sala de Leitura, em 11 de novembro de 1953. — Pereira Pinto, Presidente. — Landulpho Alves, Relator. — Euclydes Vieira. — Plínio Pompeu. — Julio Leite.

N.º 1.291, DE 1956

Da comissão de Economia, sobre o Projeto de Lei do Senado n.º 26, de 1953.

(Relator: Sr. Tarcísio Miranda).

O presente projeto, de autoria do nobre Senador Othon Mäder, altera a redação do art. 352 da Consolidação das Leis do Trabalho, com o objetivo de isentar as empresas individuais ou coletivas, que contem menos de 15 empregados, da exigência de manterem dois terços de brasileiros, exigência que, atualmente, abrangia aquelas cujo quadro for composto de três ou mais empregados.

A medida se fundamenta na necessidade de facilitar-se o trabalho dos alienígenas no Brasil, argumentando o seu autor que "para emergir do estado de pobreza e de subdesenvolvimento em que nos encontramos, precisamos da ajuda material, do saber e da experiência dos estrangeiros".

Antes de se pronunciar sobre o assunto, esta Comissão solicitou a audiência do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, que, através dos pareceres de seus órgãos técnicos — Departamento Nacional do Trabalho e Comissão Permanente do Direito Social, — se manifestou contrariamente ao projeto.

Justificando esse ponto de vista, alegam os citados órgãos que a legislação em vigor não está fixada em termos rígidos em relação ao elemento estrangeiro habilitado, uma vez que a Consolidação das Leis do Trabalho prevê as seguintes exceções (parecer do Departamento Nacional do Trabalho):

"a) exclusão da proporcionalidade nas indústrias rurais, em zona agrícola, destinadas ao beneficiamento ou transformação de produtos e nas atividades industriais de natureza extrativa, salvo a mineração (art. 352, parágrafo 2.º);

b) equiparação de estrangeiros a brasileiros, sob determinadas condições (art. 353);

c) fixação de qualquer proporcionalidade, atendendo a circunstâncias especiais de cada atividade (art. 354);

d) exclusão da proporcionalidade dos empregados que exercem funções técnicas especializadas (art. 357)".

A vista desses esclarecimentos, e considerando que a medida em tela anularia praticamente a proteção do trabalhador nacional, uma vez que a maioria das empresas do país possui menos de 15 empregados, a Comissão de Economia opina contrariamente ao Projeto de Lei do Senado n.º 26, de 1953.

Sala das Comissões, em 13 de junho de 1956. — Julio Leite — Presi-

dente. — Tarcísio de Miranda — Relator. — Fernando Távora. — Lima Teixeira. — Sebastião Archer. — Ovidio Teixeira.

N.º 1.292, de 1956

Da Comissão de Legislação Social — sobre o Projeto de Lei do Senado número 26, de 1953.

Relator: Sr. Di Prímio Beck.

O present projeto foi apresentado pelo eminente Senador Othon Mäder e objetiva a modificação do artigo 352 da Consolidação das Leis do Trabalho (Decreto-lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943), para o fim de aumentar o número de empregados estrangeiros que podem ser admitidos nas empresas, individuais ou coletivas, que explorem serviços públicos dados em concessão.

2. A proposição recebeu parecer da Comissão de Constituição e Justiça da Casa, que a aprovou sob o aspecto da constitucionalidade. A Comissão de Economia antes de pronunciar-se sobre ela, solicitou audiência do Ministério do Trabalho e, calcada nas informações dos órgãos competentes dessa pasta, manifestou-se pela rejeição do projeto.

Encaminhada, posteriormente, à consideração deste órgão técnico incumbem-nos emitir parecer sobre a conveniência da matéria em questão.

3. O projeto, conforme ficou dito, eleva de três para quinze o limite para aplicação do princípio da nacionalização do trabalho nas diferentes empresas, vale dizer, a aplicação da chamada lei dos dois terços. Seu autor classifica o princípio de exagero, denotando "mentalidade primária a nacionalismo agressivo". Sustenta ainda que um dos maiores males do país, a fragilidade das nossas instituições sociais, resulta da ausência de uma robusta estrutura econômica, cuja consecução só será possível com o aproveitamento do auxílio e da cooperação de povos mais ricos e mais adiantados.

4. Não espamos, data venia, tão extremado ponto de vista. Além de não poder atribuir a motivo tão simplista a nossa fragilidade econômica, a qual, ao contrário, resulta de um complexo de circunstâncias, não enxergamos no mérito e simples motivo do diminuto número de empregados estrangeiros a causa eficiente desse mal.

Aliás, ouvindo a respeito, os órgãos competentes do Ministério do Trabalho opinaram pela desnecessidade do projeto, entendendo ser preferível o princípio incluído na Consolidação.

Com efeito, a legislação trabalhista não repele a colaboração eficiente do trabalhador estrangeiro. Antes, a acolhe, chegando mesmo a dispensar a proporcionalidade dos dois terços nas atividades e destinadas ao beneficiamento ou transformações de produtos da respectiva região, bem como nas indústrias de natureza extrativa, excetuadas as de mineração (artigo 352, § 2.º da C. L. T.).

Além do mais, o artigo 353 da Consolidação equilibra aos nacionais os estrangeiros que residem há mais de dez anos no país e tenham cônjuge ou filho brasileiro.

Releve acrescentar que o artigo 354 do mesmo diploma prevê a fixação de outra proporcionalidade em virtude de circunstâncias especiais de cada atividade e dispensa, ainda, essa proporcionalidade, quando o se tratar de empregado estrangeiros que exercem funções técnicas especializadas (artigo 357).

Do exposto se verifica não haver extremado propósito nacionalista na legislação específica, a qual, ao inverso, está mitigada pelas numerosas exceções que consagra.

5. Existe, concomitantemente, um outro aspecto a considerar na apreciação do projeto. Grande parte das empresas brasileiras possui número de empregados inferior a quinze (15), que é o fixado para aumento na proporção em exame.

Por força desta circunstância, a elevação do limite equivale a subverter o princípio consagrado na legislação e que é o de proteger o trabalhador nacional.

A respeito, é muito elucidativo o seguinte trecho das informações do Ministério do Trabalho:

"Ocorre ainda que a grande maioria das empresas ou estabelecimentos comerciais e industriais contam em seus quadros de pessoal número de empregados acentuadamente inferior ao limite mínimo que se pretende fixar. Assim, estabelecido que fosse esse limite de quinze, estaria praticamente anulado o objetivo da lei, que é o de garantir o emprego e proteger o trabalhador nacional contra a concorrência indistinta, nem sempre aconselhável do elemento estrangeiro, técnico ou não, indispensável ou superfluo".

Não há, portanto, como considerar extrema a legislação referente à proteção ao trabalho dos nacionais. Por ela se assegura a participação do elemento estrangeiro, equilibrando-a com as óbvias razões que militam em favor da atenção do Estado para com os interesses do trabalhador brasileiro.

O princípio da proporcionalidade é tanto mais aceitável e lícito quando se observa que, além dos estabelecimentos comerciais ou industriais particulares, ele igualmente se aplica às empresas concessionárias de serviços públicos. Nessa hipótese o princípio é ainda mais lícito, porque envolve até razões de segurança nacional.

6. Ante o exposto, consideramos que a Consolidação das Leis do Trabalho consagra normas acauteladoras dos interesses dos trabalhadores nacionais e assecuratórias, ao mesmo tempo, do trabalho do elemento estrangeiro. As normas são preferíveis às do projeto em exame, por cuja rejeição, por isso, nos manifestamos.

E o parecer.

Sala das Comissões, 22 de novembro de 1956. — Lima Teixeira, Presidente. — Di Prímio Beck, Relator. — Francisco Gallotti. — João Arruda. — Lino de Mattos.

INFORMAÇÕES A QUE SE REFEREM OS PARECERES SUPRA

Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

Rio de Janeiro, em 17 de setembro de 1954.

N.º 220.738-GM.

Encaminhamento de informações. — Sr. Secretário.

Em atenção ao ofício n.º 7, de 13 de novembro de 1953, da Comissão de Economia dessa Casa do Legislativo, tenho a honra de encaminhar a V. Ex.ª em anexo, os pareceres emitidos pelo Departamento Nacional do Trabalho e pela Comissão Permanente de Direito Social com referência ao Projeto de Lei do Senado n.º 26, de 1953, que modifica o art. 352, do Decreto-lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943 (Consolidação das Leis do Trabalho).

O Sirvo-me do ensejo para renovar a V. Ex.ª os protestos de minha elevada estima e distinta consideração. — Napoleão de Alencastro Guimarães.

Modifica o presente projeto de lei o art. 352 da Consolidação das Leis do Trabalho, elevando de três para quinze o limite mínimo estabelecido para que seja mantida nos quadros de pessoal das empresas a proporcionalidade de 2/3 de empregados brasileiros.

Na justificação do projeto alega-se em resumo:

a) a exigência atual (mínimo de 3) é exagerada e, ridícula, denota mentalidade primária e nacionalismo agressivo;

b) uma nação como a nossa não pode prescindir da imigração e da

colaboração dos técnicos de fora devendo-se facilitar o trabalho do estrangeiro no pas em vez de dificultá-lo;

c) a fragilidade das nossas instituições sociais provém da falta de uma robusta estrutura econômica, que só constituiríamos quando nos dispuzermos a aproveitar o auxílio e a cooperação dos povos mais ricos e mais adiantados.

Nenhuma restrição ter-se-ia a fazer se o dispositivo a que se pretende dar nova redação se caracterizasse, realmente pelo exagero e consequência desastrosa alegadas pelo ilustre signatário do projeto. Ocorre, porém, que o estatuto do trabalho já prevê ou não impede a colaboração, sem dúvida preciosa e indispensável do elemento estrangeiro mais habilitado, permitindo:

a) exclusão da proporcionalidade nas indústrias rurais, em zona agrícola, destinadas ao beneficiamento ou transformação de produtos e nas atividades industriais de natureza extrativa, salvo a mineração (artigo 352, parágrafo 2.º da C.L.T.);

b) equiparação de estrangeiros a brasileiros, sob determinadas condições (art. 353);

c) fixação de qualquer outra proporcionalidade atendendo a circunstâncias especiais de cada atividade (art. 354);

d) exclusão da proporcionalidade dos empregados que exerçam funções técnicas especializadas (art. 357).

Forgoso é, pois, concluir que a alta finalidade do projeto isto é, a construção de uma robusta estrutura econômica pela ajuda do saber e da experiência dos estrangeiros, se disso depender, já está acautelada à lei devendo-se acrescentar que são inúmeras e aumentam constantemente em todo o país as empresas beneficiadas com as execuções da proporcionalidade.

Ocorre inda que a grande maioria das empresas ou estabelecimentos comerciais e industriais contam em seus quadros de pessoal número de empregados acentuadamente inferior ao limite mínimo que se pretende fixar. Assim, estabelecido que fosse esse limite de quinze, estaria praticamente anulado o objetivo da lei, que é o de garantir o emprego e proteger o trabalhador nacional contra a concorrência indistinta, nem sempre aconselhável do elemento estrangeiro, técnico, ou não, indispensável ou superfluo.

Vê-se, portanto, que o limite de três empregados longe de ser inflável e, como se afigura aos ilustres signatários do projeto, exagerado, de mentalidade primária ou nacionalismo agressivo, constitui antes medida patriótica de alta previsão, sem a qual dificilmente, poderia a grande massa de brasileiros, em seu próprio país, encontrar no comércio em geral e nas pequenas oficinas, trabalho como meio de subsistência e de suas famílias, notória que é embora injusta, a preferência sistemática do empregador, alienígena (caso mais frequente) pelo trabalhador estrangeiro.

A consideração do Sr. Diretor Geral, sugerindo, entretanto, que se ouça a Comissão Permanente de Legislação, que com maior autoridade e saber, dirá da conveniência ou não de ser alterado o dispositivo de lei em referência.

Em 10 de dezembro de 1953. — Júberto Bandeira de Melo, Diretor da Divisão de Fiscalização, Substituto. — Confere com o original. — Silvia Góssyperski, Auxiliar de Gabinete.

MTIC — 220.738-53

COMISSÃO PERMANENTE DE DIREITO SOCIAL

PARECER N.º 40.54

1. O projeto de lei n.º 26, de 1953 do Senado Federal de autoria de vários senadores, visa modificar o ar-

tigo 352 da Consolidação das Leis do Trabalho, e está assim redigido:

"Art. 1.º O artigo 352 do Decreto-lei n.º 5.452 de 1.º de maio de 1943, (Consolidação das Leis do Trabalho) passa a ter a seguinte redação:

"Art. 352. As empresas individuais ou coletivas que explorem os serviços públicos dados em concessão, ou que exerçam atividades industriais ou comerciais são obrigadas a manter no quadro do seu pessoal quando composto de quinze ou mais brasileiros não inferior à estabelecida no presente capítulo".

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

2. O mencionado projeto está acompanhado de longa justificação (folhas 11).

3. Contrariamente ao projeto manifestou-se o Sr. Diretor Substituto da Divisão de Fiscalização do Departamento Nacional do Trabalho (folhas 6).

4. Releva notar que a proporcionalidade estabelecida na Consolidação das Leis do Trabalho não está fixada em termos rígidos ela não vige com relação as indústrias enumeradas no artigo 352 § 2.º — pode ser posta de lado nas hipóteses previstas nos artigos 354 e 357 — sendo de notar que parece ainda o abrandamento do artigo 353.

5. Cidamos assim que a proteção ao trabalhador nacional nos termos em que está posta na lei não é de ser qualificada de anacrônica nem de contrária ao espírito de nosso regime político.

6. Não me parece, assim de acolher o projeto.

Em 24 de março de 1954 — Alfredo E. da Rocha Leão, Relator.

RESOLUÇÃO

Visto e relatado o processo em que a Secretaria da Presidência da República solicita parecer deste Ministério sobre o Projeto de lei do Senado n.º 26, de 1953 que modifica o art. 35 do Decreto-lei n.º 5.412, de 1.º de maio de 1943.

Considerando que o dispositivo a qual se pretende dar nova redação não se caracteriza pelo exagero e rigidez apontados na justificação apresentada pelo autor do projeto.

Resolve a Comissão Permanente de Direito Social por unanimidade, opinar pela inconveniência da alteração proposta ao artigo 352.

Em 24 de março de 1954. — Oscar Saraiva, Presidente. — Alfredo E. da Rocha Leão, Relator.

O SR. PRESIDENTE:

Está finda a leitura do expediente. Sobre a mesa projeto de lei que vai ser lido.

Devidamente apoiado, é lido e despachado às Comissões de Constituição e Justiça e de Segurança Nacional o seguinte:

Projeto de Lei do Senado N. 48, de 1956

Declara isentos de sanções disciplinares os militares reformados e os das Reservas das Forças Armadas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Os militares reformados e os das Reservas do Exército, da Marinha e da Aeronáutica somente estarão sujeitos às sanções disciplinares estabelecidas para as Forças Armadas (Constituição Federal, art. 176) quando convocados para o serviço ativo ou nomeados para exercer função militar nos termos da legislação em vigor.

Parágrafo único. Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 2.º A presente lei entrará em vigor na data da sua publicação.

Justificação

I — Na 1.ª República se distinguia entre "militares de ativa" e "reformados", considerando-se estes últimos, desde o decreto de 30 de dezembro de 1889 do Governo Provisório, "dispensados de todo o serviço" (artigo 3.º) e assim assemelhados aos civis.

Esta distinção confirma-se até na denominação dada aos estípidos de uns e de outros, como demonstrou Rui Barbosa; e esteou-se principalmente no fato de que o poder jurisdicional, exercido pelo Executivo, através de sanções disciplinares, e pela Justiça Militar, nos casos de infração penal, deixava de incidir sobre os inativos.

A própria jurisprudência entendeu que estavam isentos de deveres de disciplina os militares em disponibilidade (Lei de 30 de dezembro de 1891, art. 7.º, § 1.º) investidos em função legislativa ("Rev. Supr. Tribunal", vol. 19, pg. 528).

II — O regulamento para o Corpo de Oficiais da Reserva (aprovado pelo Decreto n.º 15.231, de 31 de dezembro de 1921) seguiu tal orientação, ao submeter ao império das leis, dos códigos e das normas adotadas para o serviço do Exército ativo os oficiais da Reserva, somente quando:

a) mobilizados;

b) convocados para períodos de instrução ou de estágio;

c) nomeados para o exercício de função militar prevista em regulamento (art. 71).

Dispõe mais que "fora desses casos, responderão por sua conduta e atos perante as autoridades civis, de acordo com a legislação comum".

Só abriu exceção para as "faltas de caráter militar", de interpretação estrita.

III — Estabelecida a ditadura com a carta de 1937, a missão das forças armadas reduziu-se a de fiel obediência à autoridade do Presidente da República (art. 161) e ampliou-se a esfera de competência da Justiça Militar para estender-se aos civis nos crimes contra a segurança externa do país ou contra as instituições militares (art. 111).

Com essa distorção de princípios, o Regulamento Disciplinar do Exército (dec. n.º 8.835, de 23 de fevereiro de 1942) sujeitou às suas disposições "para fins disciplinares":

a) as reservas;

b) os assemelhados;

c) as pessoas que desempenhassem qualquer função ou trabalho do Exército ativo (art. 1.º).

Só na vigência desse regime e estabelecido o estado de guerra, se compreenderia a adoção de preceitos como os contidos no art. 10 do mesmo Regulamento.

A anomalia relativa à inclusão de "assemelhados" entre os passíveis de punição disciplinar foi expressamente corrigido pelo decreto n.º 23.203 de 18 de junho de 1947.

IV — Com o advento da Constituição de 1946, restituiu-se às forças armadas a elevada missão de garantir os poderes constitucionais, a lei e a ordem (art. 177); e a disciplina, a que ficaram obrigadas, mesmo a conter-se "nos limites da lei".

Para compreensão do assunto de que tratamos, convém precisar o que constitui as "forças armadas"; pois só as suas componentes ficaram subordinadas à ação disciplinar.

Definiu-o o decreto-lei n.º 9.197, de 1.º de abril de 1946, antecedendo de pouco a lei básica.

Por força do seu art. 1.º constituem as forças Armadas o Exército, a Marinha e a Aeronáutica, bem como as respectivas reservas somente convocadas e ainda as formações auxiliares "chamadas às armas ou com encargos na defesa nacional em caso de guerra".

Ficaram, pois, excluídas das Forças Armadas, por preceito legal, as que integram reservas não convocadas.

E, se delas estão excluídos, não os atinge o regime disciplinar admitido no art. 176 da Constituição.

Toda a legislação posterior corrobora, e não infirma essa evidência (Decreto-lei n.º 9.500, de 23 de julho de 1946, arts. 1.º e 105; decreto-lei n.º 9.698, de 2 de setembro de 1946, arts. 2.º, 5.º, 22, 28, 29, 54, 59 e 61; lei n.º 1.316, de 20 de janeiro de 1951, arts. 2.º, 3.º, 289, 291 e 292; lei n.º 2.370, de 9 de dezembro de 1954, arts. 1.º, 6.º, 24 e 35; lei n.º 2.552, de 3 de agosto de 1955, art. 3.º).

V — Em vista da argumentação assim produzida, o presente projeto seria desnecessário ou redundante, se não persistissem na legislação militar dispositivos regulamentares, de quando em quando aplicados, em razão de motivos diversos, nas diferentes corporações armadas. Os próprios pareceres das respectivas Consultorias Jurídicas têm abonado esse procedimento, que também corresponde a determinada concepção de deveres de parte dos chefes hierárquicos. Já agora, entretanto, a atenção do país e, particularmente, a dos juristas foi despertada por atos administrativos de punição de Oficiais superiores, por motivos já não estritamente militares mas essencialmente políticos; e a questão passou a afetar os direitos básicos dos cidadãos, impedido de exercitá-los em sua plenitude, apesar de afastados da atividade militar, e ainda sem as garantias de sua integração no meio civil. O Aviso n.º 1.243 do Sr. Ministro da Guerra, a 22 do corrente, consolida disposições que, em rigor, atentam contra aquelas garantias; e ao Congresso Nacional incumbe restabelecer a interpretação mais adequada ao estudo sistemático dessas leis dispersas, dissipando as dúvidas ou desfazendo os sofismas a que está dando lugar a sua aplicação, com penosos reflexos na opinião pública.

Disposição citada no projeto
Constituição Federal, art. 176:
"As forças Armadas, constituídas essencialmente pelo Exército, Marinha e Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República e dentro dos limites da lei".

Sala das Sessões, em 27 de novembro de 1956. — João Villasbôas. — Freitas Cavalcanti. — Atílio Viçacqui. — Alencastro Guimarães. — Rui Palmeira. — Sylvio Curvo. — Coimbra Bueno. — Othon Mäder. — Daniel Krieger. — Fernandes Távora. — Novais Filho. — Argemiro de Figueiredo. — Mem de Sá. — Prisco dos Santos.

O SR. PRESIDENTE:

Está finda a leitura do expediente. Tem a palavra o nobre Senador Daniel Krieger, primeiro orador inscrito.

O SR. DANIEL KRIEGER:

(Não foi revisto pelo orador) — Senhor Presidente, Srs. Senadores, antes que se encerre definitivamente este plúmbeo dia, que recorda outro triste dia ao Brasil, transcorrido precisamente há 21 anos, valho-me da palavra para prestar homenagem a aqueles que foram vítimas dessa filosofia materialista que tem infelicidado o mundo, em procura do estabelecimento de um domínio férreo que avilta a consciência e o coração humano.

Não pode o Brasil esquecer o sacrifício daqueles que nesse dia morreram no cumprimento do dever, por se oporem à intenciona que pretendia instruir no país regime contrário à tradição e à consciência dos brasileiros.

O Sr. Francisco Gallotti — Muito bem.

O SR. DANIEL KRIEGER — Creio, Sr. Presidente, que na homenagem que se presta a aqueles que serviram abnegadamente ao país se dá estímulo para que as gerações presentes

e futuras se afervorem no alto sentimento de amor à pátria e às instituições republicanas.

Seria imperdoável se, nesta hora de tão profundas conturbações, no instante em que essa mesma filosofia a que me referi jugula povos pela violência, e estrangula consciências pela força; nesta hora em que no próprio território nacional ela procura unir-se, organizar-se, a para, posteriormente, desfechar um golpe contra as instituições democráticas no País; seria imperdoável se o Congresso Nacional se conservasse indiferente e não prestasse homenagem a aqueles que tombaram no cumprimento do dever.

O Sr. Neves Filho — Muito bem.

O SR. DANIEL KRIEGER — Senhor Presidente, pedi a palavra para, sinteticamente, render um preito a essa gente que desapareceu do cenário da vida, defendendo os ideais que são nossos e do País inteiro, porque não creio haja no Brasil alguém verdadeiramente brasileiro que anime no coração outro ideal que não o democrático, o da liberdade, e contra a tradição e a consciência do Brasil.

O Sr. Francisco Gallotti — Muito bem.

O Sr. Sá Tinoco — Muito bem.

O SR. DANIEL KRIEGER — Senhor Presidente, desejo fique consignado nos Anais do Senado da República que esse dia não correu indiferente; que recordamos com saudade e emoção os que morreram e lhes dissemos que eles, do assento eterno a que subiram — se memórias desta vida se consentem — pensem que o Brasil fiel às suas tradições de bravura e de lealdade continua glorificando seus nomes, porque não deseja outra Pátria senão aquela que sonharam, na sua grandeza e na sua fidelidade ao regime democrático! (Muito bem; muito bem, Palmas).

O SR. PRESIDENTE:

Continua a hora do expediente.

O SR. MENDONÇA CLARK:

(Não foi revisto pelo orador) — Senhor Presidente, notícias chegadas do Piauí demonstram a indignação do povo piauiense com referência às verbas orçamentárias, destinadas a auxílios hospitalares no Estado do Piauí.

Pela sua posição, no Vale do Rio Parnaíba, o Piauí recolhe no seu seio populações vindas do Maranhão e do Ceará que, com os piaulenses, colaboram para a riqueza do Estado.

Entretanto, a pobreza, o baixo nível de vida e baixo índice de alimentação fazem com que essas populações sejam acometidas das mais variadas endemias.

O orçamento da República, infelizmente, consigna para auxílios hospitalares, naquele Estado, a insignificante verba de três milhões e quatrocentos mil cruzeiros, para ser distribuída, todos os anos, pela Divisão de Organização Hospitalar, órgão do Ministério da Saúde, que, nos últimos anos, mal tem podido atender às mínimas necessidades do Estado.

Esta irrisória quantia não dá sequer para a manutenção dos poucos hospitais localizados na Capital do Estado e em duas ou três principais cidades, como Parnaíba, Floriano e Oeiras.

Para agravar a situação, tem sido essa verba, nos últimos dois anos, desviada, parcialmente, para o Plano de Economia; e ainda pior, também incluída nesse Plano, até há cerca de trinta dias, não havia sido paga nem parcela liberada.

Diante desse fato, Sr. Presidente, Srs. Senadores, a situação dos hospitais do Piauí tornou-se praticamente caótica, e somente graças ao crédito e à perfeita compreensão do comércio piauiense, até fins de setembro para outubro, se mantiveram abertos aqueles nosocômios, socorrendo as populações piauiense, cearense e maranhense.

Quando, em outubro, o Governador do meu Estado, General Gayoso de Almendra, aqui esteve, um dos motivos de sua visita ao Sr. Presidente da República foi, justamente, revelar ao Chefe do Executivo a situação em que se encontra o Hospital Getúlio Vargas, de Teresina, e outras organizações hospitalares, prestes a fechar as portas ao socorro de indigentes, por falta de recursos.

O Sr. Presidente da República, compreensivo, determinou a distribuição dessa verba global ao nosso Governador, combinando a forma pela qual seriam contempladas as associações e hospitais.

Infelizmente, Sr. Presidente, conforme telegrama que lerei mais adiante, surgiu sério e grave incidente entre o Governador do Piauí e o Ministro da Saúde. Enquanto aquele se julgava amparado por determinações do Sr. Presidente da República, o Senhor Ministro da Saúde desmentia as declarações do Governador, alegando que S. Ex.ª havia feito reclamações infundadas.

Em consequência, ao regressar ao Piauí, o Governador reuniu a classe médica do Estado e determinou o fechamento de todos os departamentos hospitalares, por completa incapacidade financeira.

Esta decisão e os protestos da classe médica, dirigidos ao Presidente da República e ao Ministro da Saúde, motivaram declarações deste titular, desmentindo aqueles e alegando razões pelas quais julgava, não ter o onrso Governador motivo para a sua reclamação.

Reconheço, Sr. Presidente e Senhores Senadores, que, de fato, é bem difícil distribuir, satisfatoriamente, verba tão pequena por hospitais que tanto requerem.

Esta desinteligência, esta falta de entendimento entre as autoridades federais e estaduais, deve-se simplesmente, à insignificância do auxílio, que não pode, absolutamente, corresponder às mínimas necessidades da assistência hospitalar.

Atendendo a essas circunstâncias, apelei para o Senado da República, durante o corrente ano, para que a verba de auxílio hospitalar ao Estado do Piauí, fosse aumentada para 10 milhões de cruzeiros.

Mereci do Senado a consideração de ver aprovada minha emenda; mas, infelizmente, salvo qualquer outra informação em contrário, já tive o desprazer de saber que, na Câmara dos Deputados, foi rejeitada.

Sei, Sr. Presidente, que existem critérios para aprovação dessas verbas de auxílio hospitalar; sei, também, que a atitude da outra Casa do Congresso não se deve a perseguição ao Piauí; apelo, porém, para aqueles que, no Governo Federal, são responsáveis pela distribuição das verbas de auxílio hospitalar, para que atentem na precariedade da dotação de 4 milhões e 500 mil cruzeiros, absolutamente insuficiente para atender ao Hospital de Teresina que tem atualmente despesa de trinta a quarenta milhões de cruzeiros.

O referido nosocômio não seria construído hoje por menos de setenta milhões de cruzeiros.

Senhor Presidente, informado de haver sido rejeitada na Câmara dos Deputados a emenda que apresentei no Senado e que elevava para dez milhões de cruzeiros o auxílio hospitalar ao Estado do Piauí, prevejo que será impossível ao Governo estadual manter seus hospitais. Acolhem eles não somente indigentes do Piauí como do Estado do Maranhão e do Ceará.

Não há espetáculo mais triste, Sr. Presidente, do que um Estado fechar as suas enfermarias de indigentes, recusando amparo a brasileiros por falta de recursos.

O SR. PRESIDENTE (Fazendo soar os timpanos) — Lamento comunicar ao prezado colega que o tempo de que dispõe está para terminar.

O SR. MENDONÇA CLARK — Agradeço a V. Ex.ª, Sr. Presidente. Feitas essas ponderações, é com a maior tristeza que leio o telegrama que me foi endereçado de Teresina:

"Transcrevo telegrama que a bancada e o Diretório pedesista transmitiram ao Presidente Juscelino Kubitschek. 'Temos a honra de comunicar a V. Ex.ª que o Diretório Regional do Partido Social Democrático reunido extraordinariamente juntamente com a Bancada do Partido na Assembléia Legislativa deliberou por unanimidade formular seu integral apoio ao Governador Gayoso e Almendra em virtude da nota distribuída pelo Ministro Maurício de Medeiros a qual não reflete em absoluto a verdade, não atenden, do às determinações emanadas dessa presidência, recomendando ainda se desse ciência da resolução a V. Ex.ª. Respeitosas saudações (aa.) — Pires Gayoso, Pedro Freitas, Deputado Antônio Gayoso Castelo Branco, Deputado Antônio dos Santos Rocha, Deputado Augusto Nogueira Parangá, Deputado Caio Damasceno, Deputado Constantino Pereira, Deputado Cláudio Carvalho, Deputado Clovis Melo, Deputado Edison Ferreira, Deputado Epaminondas Castelo Branco, Deputado José Pires Gayoso Almendra Freitas, Deputado João Climaco de Almeida, Deputado Laurentino Neto, Deputado Milton Lima, Deputado Valdemar Leal, Deputado Waldeck Bona, Deputado Gonçalo Castro, Deputado Alfredo Leal Nunes.

Sr. Presidente, diante de tal telegrama, faço um apelo ao Sr. Ministro da Saúde para que assunto de tanta gravidade e para o Piauí e que envolve interesse de muitos brasileiros, tenha solução honrosa. Estou certo de que o assunto merecerá o apoio do Sr. Ministro da Saúde. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

ORDEM DO DIA

Discussão única do Projeto de Lei da Câmara n.º 177, de 1956, que estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1957 — Anexo 1 — Receita (incluída em Ordem do Dia, nos termos do artigo 91, letra "c", do Regimento Interno), dependendo de parecer da Comissão de Finanças.

O SR. PRESIDENTE:

Tem a palavra o nobre Senador Gaspar Velloso, relator da matéria.

O SR. GASPAR VELLOSO:

(Lê o seguinte parecer) — Sr. Presidente, o Projeto de Lei da Câmara dos Deputados n.º 177, Anexo Receita, estima em Cr\$ 83.068.753.000,00 a receita da União para o exercício de 1957, parcelados em Cr\$ 78.953.753.000,00 como renda ordinária e Cr\$ 1.115.000.000,00 como renda extraordinária.

A proposta do Executivo, de Cr\$ 75.938.280.000,00 foi maior do que a receita prevista para o ano de 1956, em 7% ou seja em números absolutos, Cr\$ 4.997.966.000,00.

É preciso salientar que no cálculo daquela não foram incluídas as rendas provenientes dos adicionais cobrados sobre os impostos de renda e de consumo, cujos prazos de vigência terminam em 31 de Dezembro de 1956.

Os adicionais criados pela Lei número 2.354, de 1954, dariam um acréscimo de 3.125 milhões de cruzeiros, e os adicionais ao imposto de consumo, criados pela Lei n.º 2.653, de 24 de Novembro de 1955, aumentariam as estimativas do imposto de consumo em 3 bilhões de cruzeiros.

A estimativa da Câmara dos Deputados superior em Cr\$ 4.133.473.000,00 a proposta do Executivo, já incluiu as

alterações ao imposto de renda, constantes da Lei n.º 2.852, de 4 de Setembro de 1956.

A lei sobre o imposto sobre a renda recentemente sancionada, assegurará recursos de aproximadamente 4,5 bilhões de cruzeiros, levando-se em conta a nova tabela progressiva, a partir de 400 mil cruzeiros, o novo adicional sobre os lucros das pessoas jurídicas e no tributo sobre títulos ao portador, além do reajustamento de capital pela reavaliação incorporação de reservas.

O trabalho realizado pela Câmara dos Deputados, difere substancialmente da proposta do Executivo.

Assim, no imposto de consumo, houve uma redução total de 200 milhões de cruzeiros o que nos leva a acreditar em um certo otimismo na previsão feita pelo Departamento Administrativo do Serviço Público, pois o Relator na Câmara, com elementos mais novos de cálculos atualizados até Agosto, estava em condições de melhor estimar a Receita.

Na estimativa do Imposto de Selo e afins houve igualmente, redução de 176 milhões de cruzeiros.

Do ponto de vista do aumento da arrecadação, limitou-se a Câmara dos Deputados a incorporar as suas estimativas os aumentos decorrentes da Lei sobre o Imposto de Renda que além de outras alterações, criou novo adicional sobre o lucro das pessoas jurídicas.

O trabalho do Senado terá que ser limitado à previsão dos novos aumentos decorrentes da recente lei sobre o Imposto de Consumo, e de revisão das estimativas da Câmara.

A proposta que nos foi enviada da Câmara apresenta um déficit de Cr\$ 24.137.320.555,00 superior, portanto, ao déficit da proposta do Executivo, que era de Cr\$ 23.868.115.571,00.

As previsões feitas nos capítulos seguintes, estão baseadas em dados estatísticos recentes e na recente lei que aumenta incidência do Imposto de Consumo sobre vários artigos, não significando correção do trabalho da Câmara, nem otimismo exagerado na provável arrecadação e nem o efeito dos aumentos de despesa do Senado.

A revelação do déficit feita tanto pela proposta do Executivo, como pelo projeto da Câmara dos Deputados, e talvez mostrado mais forte pelo Senado, não cria o mal. Este já existe, com todas as suas consequências trágicas. Mister se torna trazer todos os fatos ao conhecimento da Nação, demonstrar a verdade, dizer ao povo que há desequilíbrio e que, para vencê-lo, o País tem o direito de exigir de todos, uma quota de sacrifício.

Um orçamento desequilibrado é um sinal constante de alarme contra qualquer programa do combate à inflação, porque os únicos meios de cobrir a deficiência da arrecadação são o saque nos Bancos oficiais e a emissão do papel moeda.

O abuso do crédito público é fator constante da expansão dos meios de pagamentos que segundo a revista "Conjuntura Econômica de novembro, sofreu novos aumentos.

Diz a citada revista, que "com o agravamento do déficit orçamentário da União, em mais de um bilhão de cruzeiros na primeira semana de outubro, e o maior volume dos financiamentos agrícolas, tudo indica que terá havido no mesmo mês um recrudescimento da emissão de papel moeda.

Aproveitando-se ainda dos Bancos comerciais da capacidade dos seus encaixes, o redesconto que certamente se valerá para o atendimento sazonal das necessidades agrícolas e de parte dos acréscimos dos seus depósitos (Instrução 135, da SUMOC) é muito provável que a expansão do crédito em outubro seja de maiores proporções que a do mês anterior.

O SENADO E A ESTIMATIVA DA RECEITA

Cabe mais uma vez salientar a pequena influência do Senado na votação do orçamento, situação que merece ser modificada principalmente agora que se cogita da reforma constitucional.

Convém destacar que as previsões aqui feitas quase se têm aproximado da realidade mais que as propostas do Poder Executivo e de projeto da Câmara dos Deputados.

Isso não traduz, é bem verdade, nem mais cuidado nem maior capacidade de acordo por parte dos que aqui trabalham em comparação com os autores das propostas oficiais e os eminentes e cultos especialistas da Câmara dos Deputados, mas revela que, dispondo de elementos mais precisos em relação ao exercício que se faz a previsão, tais elementos são bem considerados e detidamente trabalhados.

O quadro abaixo n.º I nos mostra a margem de erros na previsão da receita, em relação com a efetiva arrecadação.

RECEITA FEDERAL

A receita federal tem apresentado, nos últimos anos, um índice de crescimento bastante razoável, devido aos constantes aumentos de impostos como sejam o de renda, consumo e selo.

A estruturação do sistema tributário federal marcha para uma incidência direta não prescindindo porém dos impostos indiretos que não podem ser abolidos ou mesmo pesadamente atenuados por vários motivos.

a) produtividade firme
b) fácil arrecadação
c) e impacto desconhecido recaindo na massa contribuinte.

A abolição dos tributos indiretos acarretaria a necessidade imperiosa de uma compensação, que certamente levaria o Governo a majorar pesadamente os impostos diretos.

A nova lei do imposto de consumo faz importantes modificações introduzindo, em parte, a taxa ad-valorem.

O princípio da taxa ad-valorem vem ganhando prestígio no sistema fiscal brasileiro e é o adotado na Nova Tarifa das Alfândegas, bem como no projeto que altera a legislação do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos.

Conforme salienta recente publicação do Conselho de Desenvolvimento da Presidência da República sobre o Imposto de líquidos e combustíveis, a existência de uma taxa ad-valorem, numa situação de mercado vendedor, prevalecente no momento, atua como freio aos aumentos imoderado dos preços, pelo fato de que a cada incremento dos preços deverá corresponder um proporcional aumento da receita tributária.

Da mesma maneira, nas fases de preços cadentes, o fisco recolhe quantias cada vez menores sem concorrer para a asfixia das atividades produtoras. No sistema rígido de taxas específicas, noutras às modificações valorativas, o imposto apresenta-se inócua nas fases de ascensão dos preços e confiscador na fase de queda.

Além das alterações na legislação do imposto de consumo e de renda pretende o Governo modificar a legislação tarifária, cujo projeto ainda se encontra na Câmara dos Deputados.

Lei de reforma de tarifas

Em 14 de dezembro de 1955, o Poder Executivo encaminhou ao Congresso Nacional projeto de Lei que recebeu o n.º 883 dispondo sobre a reforma Tarifária, projeto elaborado por uma Comissão Revisora de Tarifas, instituída em 1951, com o fim de atualizar a tarifa aduaneira "em congregação com os instrumentos de política comercial do País, tendo em vista defender e estimular a produção industrial e agrícola, melhorar-lhe a qua-

lidade e encorajara transferência de fábricas estrangeiras para o Brasil.

Na tarifa projetada para o Brasil se observa a preocupação de um grau de incidência considerando conveniente à proteção do trabalho nacional, conforme as três faixas de incidência propostas no projeto.

1) Faixa de entrada livre até 10%, para produção cujo ingresso seja conveniente no país; 2) entre mais de 10% até 60%, faixa puramente protecionista, e 3) de mais de 60% até 150% para os produtos cuja produção deve ser reforçada e para aqueles cuja produção se quer fomentar e, ainda, para as mercadorias cuja importação se pretende restringir no máximo, ou impedir, praticamente, a entrada no País.

Duas preocupações tiveram os autores do plano de reforma alfandegária:

a) armar o governo de instrumento capaz de auxiliá-lo, dentro do ambiente que lhe compete, na melhor distribuição das escassas divisas do que dispõe, selecionando as importações e defendendo o balanço de pagamentos;

b) não levar essa preocupação além do limite admissível em uma lei de tal natureza.

O princípio da taxa ad valorem proposto no projeto, de tarifas, apresenta várias vantagens:

a) garante proteção constante à indústria nacional sempre que o governo julgar conveniente;

b) mantém a estabilidade da estrutura relativa de preços dos produtos tributados;

c) exerce um efeito compensatório equivalente ao de uma política econômica anticíclica para adaptação automática da incidência do imposto ao nível e preços dos produtos;

d) garante margens constantes de proteção fiscal à indústria nacional. Na nossa opinião, a nova lei de tarifa deve excluir os leilões transformando os ágios em uma forma de tributação. O mais lógico seria transferir para a tarifa o ágio cobrado atualmente.

Sendo a Receita pública uma parcela da Renda Nacional, que o Governo arrecada para fazer face às necessidades coletivas, é lógico que antes de provê-la façamos um exame da Conjuntura Econômica Nacional em 1955 e a evolução que a mesma deve apresentar no próximo ano.

CONJUNTURA ECONÔMICA

Uma das mais delicadas tarefas na elaboração da lei orçamentária é a previsão da receita sobretudo quando feita sem fins preconcebidos de demonstrar saldos ou déficits.

A renda pública sofre influências de várias espécies e em graus variáveis, não sendo lícito a quem se abalance a fazer previsão orçamentária deixar de medir todos esses fatores.

Assim, convém examinar de salda, a situação econômica de 1955 e a atual, com os dados estatísticos de que dispomos.

Representando a receita pública a contribuição que a economia nacional dá ao Governo para consecução de suas finalidades, examinaremos a evolução, daquela em face do crescimento do produtonacional bruto.

Pelo quadro n.º II, vimos que a absorção da receita representa apenas 10% da renda nacional, percentagem relativamente baixa, em face dos coeficientes apresentados pelos outros países.

Entretanto, levando-se em conta os outros níveis de Governo cuja receita para 1956 está estimada em 108 bilhões de cruzeiros, vemos que a capacidade tributária do povo brasileiro, embora não tendo atingido ao limite de saturação, está praticamente esgotado, não comportando majorações indiscriminadas de impostos, principalmente os de incidência indirecta, como o de consumo e venda e consignações.

Renda Nacional

De acordo com as mais recentes estatísticas publicadas pela Revista Conjuntura Econômica, a renda nacional alcançou a quantia de Cr\$ 549,3 bilhões de cruzeiros discriminado em 52,47% para a remuneração do trabalho, 31,68% para agricultura e 19,44% para indústria.

O aumento de renda nacional foi de apenas 21,45% em relação ao montante de 1954 (439,9 bilhões). Este é o menor incremento dos últimos 3 anos, pois em 1954 ele se expressava pela taxa de 23,39% e em 1953 pela de 22,04%.

Examinando, igualmente, algumas alterações na discriminação da renda nacional por setor de atividade, verificamos que a agricultura elevou sua contribuição de 31,14% em 1954 para 31,68% em 1955, enquanto que a indústria diminuiu a sua de 20,85% para 19,44% refletindo menor incremento da produção industrial.

Conforme salienta o Relatório do Banco do Brasil para 1955, o quadro da economia brasileira foi dominado em 1955 por duas ocorrências de efeitos depressivos: a redução em valor do comércio internacional e a permanência da pressão inflacionária.

Comércio exterior

Para a queda de nosso intercâmbio com o exterior concorreram, de um lado, as exportações, cuja diminuição, relativamente ao ano de 1954, foi de quase 140 milhões de dólares e, de outro as importações que decresceram em perto de 330 milhões (quadro anexo III).

A causa de diminuição do valor das exportações residiu preponderantemente na baixa dos preços do café e do cacau, que não pode ser compensada pelo substancial aumento das vendas do nosso principal produto de exportação (mais de 2.776.000 sacas que no ano anterior). Desde que nossas provisões cambiais derivam, quase exclusivamente desses dois produtos é evidente que as importações tinham de sofrer as consequências de sua queda em valor.

No primeiro semestre do ano em curso a situação do nosso comércio internacional melhorou apresentando saldos positivos conforme quadro número IV.

O processo inflacionário que há 15 anos acompanha a evolução econômica do país, prossegue mais ameaçador a partir do ano de 1953, sem qualquer interrupção ou estacamento.

Os preços por atacado, subiram, no Brasil, entre 1953 e 1955 do índice de 100 a 147, índices esses superados apenas pelo Chile e Coreia do Sul, onde os preços subiram respectivamente de 278 e 225, tomando por base o número 100.

Apesar dos efeitos de uma balança desfavorável e do desenvolvimento acelerado do processo inflacionário, continuou a processar-se, embora em ritmo menos acelerado, o desenvolvimento econômico do país, havendo os níveis de produção, consumo e renda superado os dos anos anteriores.

Produção agro-pecuária

A produção agro-pecuária acusou Os produtos agrícolas obtiveram os aumentos de quase todos os produtos, seguintes aumentos: — trigo — 12%; arroz — 16%; aveia — 14%; centeio — 9%.

Índices elaborados pela Fundação Getúlio Vargas, indicam um crescimento físico no setor da agro-pecuária, da ordem de 5,3 %, conforme Quadro V.

Produção industrial

A produção industrial em conjunto, apresentou o seguinte ritmo de desenvolvimento, expresso no Quadro anexo n.º VI.

Como vimos a produção industrial do Brasil, em 1955, embora em ritmo inferior apresentou um crescimento

de 4,3 %, bastante inferior ao verificado no período 1953-1954, que foi de 9,7 %.

Comparando-se com outros países, foi o seguinte — (Quadro n.º VII) — o índice de desenvolvimento industrial de 7 países segundo publicação da ONU, com base em dados relativos à produção do ano de 1948.

O Quadro n.º VII é bem significativo. De 1938 a 1954, tomou a indústria brasileira acentuado desenvolvimento, elevando-se a 61 %. Por outro lado, em relação a outros países de indústria tradicionalmente desenvolvida, o Brasil, no Quadro em referência, aparece em destacada posição, superando muitos deles.

No setor industrial, como vimos, verificou-se, de um modo geral, crescimento de produção, apesar de encarecimento dos produtos importados por força da desvalorização da taxa de câmbio para importação, e de ter diminuído sensivelmente o quantum das importações, de matérias primas e de bens de equipamento.

A produção industrial encareceu bastante por obra dos obstáculos enfrentados, apontados acima, e que muito dificultaram a melhoria da produtividade no setor. Registrou-se, não obstante, sensível progresso em alguns setores básicos da produção. Reforçou-se a siderurgia do país, esboçaram-se planos de industrialização de alguns não-ferrosos e principalmente o da produção de alumínio.

A produção industrial não recebeu estímulos da desvalorização cambial, para a exportação, mas beneficiou-se dos embargos antepostos a importação de produtos menos essenciais ou daqueles de que já se dispõe de fabricação no país.

Siderurgia

A produção de laminados de aço aumentou de 1950 para 1955, de 623 mil toneladas para 1.030 milhares de toneladas, ou seja 65 %.

O programa de ampliação na usina de Volta Redonda, assim como os de algumas empresas privadas — (Belgo-Mineira, Ferro e Aço de Vitória, além de usinas em São Paulo, Minas Gerais e Santa Catarina) — fazem prever um aumento da capacidade da produção, da ordem de 1 milhão de toneladas.

Metais não ferrosos

No campo dos metais não ferrosos deixamos salientar a produção de alumínio, que está prevista para alcançar 50 mil toneladas.

Indústrias mecânicas

As indústrias mecânicas têm alcançado significativo crescimento no último período. Já produzimos cerca de 8.000 locomotivas por ano inclusive da marca Diesel.

A indústria de automóveis está caminhando para sua definitiva concretização, com a recente montagem de fábricas em São Paulo.

Para fabricação de peças, conta o país com 843 fábricas, suficiente para abastecer o mercado interno.

Cimento

A indústria de cimento é a que maior coeficiente de crescimento tem apresentado, oscilando entre 28 % e 30 %, a partir de 1952. No período referente a 1955-1956, oito novas fábricas deverão ser inauguradas, com uma capacidade total de 620.000 toneladas anuais. Elas assim se distribuem:

Estado	Capacidade ton./ano
São Paulo	75.000
Minas Gerais	266.000
Pernambuco	120.000
Mato Grosso	85.000
Goiás	80.000
Rio Grande do Norte	80.000
Santa Catarina	100.000

De acordo com as estatísticas disponíveis, verifica-se que a indústria nacional já está aparelhada para su-

prir toda a demanda interna de cimento, estando a expectativa desse suprimento na dependência de transportes, problema que tem afetado seriamente a iniciativa privada neste setor.

Inflação

A inflação consiste num desequilíbrio entre a quantidade dos meios de pagamento e a quantidade de bens — (mercadorias e serviços permutáveis (c), provocado por um excedente de (m).

As causas do processo inflacionário são as mais diversas, como sejam o déficit orçamentário, o passivo da balança de pagamentos obrigando a população a pagar mais por suas importações o que faz elevar o nível dos preços interiores acarretando ainda emissões monetárias suplementares e o excesso de investimentos.

A idéia mais recente sobre a inflação é a expressa na teoria do "inflationary gap" segundo a qual a formação dos preços não depende diretamente da quantidade de moeda mas da renda e de sua aplicação. Cada um pode comprar de acordo com as suas rendas. Ora, se a renda aumenta e permanece estacionário o volume de mercadorias e serviços, disso resulta uma diferença que faz subir os preços.

A inflação no Brasil, vem acompanhando o processo de nossa evolução econômica desde o século passado, e até a primeira Guerra Mundial tinha por causa principal os déficits orçamentários.

As emissões para cobrir os déficits triplicaram em pouco tempo: de 600 milhões de cruzeiros no fim de julho de 1914, passaram a 1 bilhão e 600 milhões em dezembro de 1918.

Na década de 1920 a 1930 a inflação teve os seus efeitos atenuados pelo grande surto industrial do Brasil.

A partir do ano 1930, o processo inflacionário foi influenciado por outras causas, sobretudo pela interferência cada vez maior do Estado no domínio econômico. As emissões aumentaram não só para cobrir déficits orçamentários, mas também para investimentos, econômicos de larga envergadura, e que não produziram os resultados desejados.

O fenômeno inflacionário, revestiu-se de aspecto complexo, agravado pelo excesso de meios de pagamento provocando desusada especulação.

Dados recentes compilados pela Organização das Nações Unidas vieram demonstrar que o Brasil ocupa o terceiro lugar no mundo, e o segundo na América do Sul, entre os países atacados de forte corrente inflacionária.

No setor público cresceram as despesas com o desenvolvimento exagerado de serviços existentes criação de outros, admissão em massa de novos servidores, aumento dos meios de remuneração, e construção de obras adiáveis.

Na luta contra a inflação o mais desejável seria certamente restabelecer o equilíbrio entre os meios de pagamento e a quantidade total de mercadorias e serviços.

Para isso deve o governo investir menos, e encaminhar o crédito para atividades reprodutivas com o fim de elevar a quantidade de mercadorias e relacioná-las com o poder de compra.

A experiência tem demonstrado que o controle e mesmo fixação geral de preços não basta para impedir o encarecimento do custo de vida. Para sustar a alta de preços, é preciso, adaptar o volume dos meios de pagamentos ao volume das mercadorias disponíveis.

Entre as causas da inflação em nosso país, podemos destacar:

- a) déficits crônicos do orçamento;
- b) emissão de papel moeda para cobrir déficits aludidos;
- c) constantes reajustamentos de salários;
- d) excesso injustificado de investimentos governamentais.

A tarefa principal de toda ação anti-inflacionária é sempre equilibrar o orçamento, reduzir a inflação e, subsidiariamente restringir os meios de pagamentos.

O governo Brasileiro está planejando um programa de economia, a fim de diminuir a inflação, e conter o "deficit". Consta desse programa:

- 1) adiar quando possível as despesas orçamentárias e proibir gastos extra orçamentários;
- 2) proibir a criação de novos cargos bem como o provimento dos cargos vagos;
- 3) estabelecer um teto para as operações de empréstimos do Banco do Brasil e demais organizações de crédito;
- 4) manter a circulação de papel moeda de acordo com a expansão da economia e suas necessidades financeiras;
- 5) restringir as operações da Carteira de Redescontos a transações essenciais e produtivas;
- 6) aumentar as taxas das empresas estaduais (energia, estradas de ferro etc.) a fim de reduzir seus "deficits" e melhorar suas condições;
- 7) melhorar as medidas fiscais de arrecadação.

Na execução do orçamento para o corrente exercício vem o governo executando rigorosa economia adiando despesas orçamentárias de ordem dos oito bilhões de cruzeiros.

As recentes medidas anti-inflacionárias adotadas pela Superintendência ainda não surtiram os efeitos desejados.

A instrução 135, do SUMOC, teve por objetivo aumentar os depósitos dos Bancos privados no Banco do Brasil para evitar a especulação do crédito.

Ora, o numerário do Banco do Brasil sem sempre se destina a fins reprodutivos. É empregado muitas vezes em suprimentos ao Governo Federal, Estados e Municípios.

Em 31 de dezembro de 1955, os empréstimos bancários ao público representavam apenas 50% do total dos empréstimos concedidos, os outros 50% foram tomados pelo Tesouro Nacional, Estados, Municípios, Autarquias e outras entidades públicas.

É bem provável que a retenção de numerário à conta da Superintendência do Crédito e da Moeda seja fator de aumento da percentagem de empréstimos a entidades públicas, o que seria fator negativo no combate à inflação.

Examinando o 4º item do programa do Governo verificamos que as emissões de papel moeda continuam quase que no mesmo ritmo dos anos anteriores.

Em fevereiro de 1956 quando do início do atual Governo a circulação de papel moeda atingia a soma de Cr\$ 67.538.518.549,50.

No período de 31 de março até 30 de abril a circulação aumentou de Cr\$ 1.899.429.300,00 e já em 30 de junho de 1956 atingia a soma de Cr\$ 73.034.039.249,00. De acordo com o último balancete da Caixa de Amortização publicado no D.O. de 11-11-56, essa soma já se eleva para Cr\$ 75.625.680.249,00.

Desde fevereiro de 1956 a circulação aumentou de Cr\$ 8.087.161.700,50. acrescido que chegou ao mesmo ritmo do ano anterior.

Como bem salienta a publicação Information Economica editada pelo Instituto de Investigacion Sociales y Economicas com sede no México em seu número 22, de que não há dúvida seja a inflação atualmente em qualquer país do mundo um dos impostos mais altos e melhor escondidos.

Em termos simples, a inflação é um processo que consiste em juntar moeda nova à quantidade de dinheiro já existente em circulação, sem que o montante total de bens de produção aumente na mesma proporção. E o responsável por esse processo in-

flacionário é o orçamento que se tem mantido desequilibrado.

Compreendendo que o combate à inflação deve ser iniciado com o equilíbrio das finanças públicas, enviou o Governo ao Congresso Nacional, vários projetos de aumento de impostos como o de renda e o de consumo já transformados em lei além da reforma tarifária.

É preferível que o contribuinte suporte novos aumentos de impostos do que seja compelido a concorrer para as despesas públicas através do mais odioso de todos os impostos: a emissão de papel moeda que grava indistintamente a todos sem atender a capacidade contributiva de cada um.

Atingindo o equilíbrio orçamentário terá dado o Governo o primeiro passo para uma política de combate efetivo à depressão que ameaça a economia nacional. Outras providências devem ser tomadas para consolidar a posição da política adotada.

Em recente estudo realizado pelo Departamento de Pesquisas do Fundo Monetário Internacional e publicado na Revista do Conselho de Economia de junho de 1956 "o processo que busca estabilizar uma economia inflacionária envolve muito mais que simples providência de caráter preventivo contra nova expansão dos meios de pagamentos e nova alta de preços. Em consequência do fenômeno inflacionário, ter-se-á estabelecido uma distorção nos preços relativos dos vários setores do sistema econômico e nos rendimentos relativos dos diversos fatores de produção, acompanhada de importantes mudanças na utilização dos recursos reais.

O processo estabilizador deve corrigir tais distorções de preços e de rendimento, pois, de outro modo, o continuado desequilíbrio gerará novos elementos de instabilidade dentro da economia. A nova estrutura dos preços relativos e a nova distribuição de rendas devem dar origem a uma utilização dos recursos produtivos pelos diferentes setores da economia, consistente com a permanência da estabilidade.

As majorações propostas pelo governo não são de causar preocupações em face dos seus efeitos na formação dos custos de produção e, conseqüente aumento nos preços das utilidades e serviços.

Releva notar, porém, que o aumento da receita tributária tem sido muito grande principalmente a partir de 1947 quando o meio circulante era inferior ao equivalente a receita dos três níveis de Governo: Federal, Estadual e Municipal.

Para o próximo exercício talvez somente a receita federal ultrapasse ao papel moeda em circulação.

Se compararmos o volume da arrecadação total para 1955 nos três níveis de governo — da ordem de 108 bilhões de cruzeiros — verificaremos que essa quantia representa 20% da renda nacional, mantendo-se pois dentro dos limites da perfeita moderação.

Em outros países de economia mais sólida e altamente desenvolvidos, com serviço de transporte saúde, educação e sem outros problemas de desenvolvimento econômico, somente o orçamento federal absorve em média de 25% a 30% da renda nacional.

Meios de pagamentos

"Segundo a Revista o "Economista" de abril de 1956"

O nível dos meios de pagamentos teve no Brasil elevação sensível de 1950 para 1955, expandindo-se de Cr\$ 78.283.000.000,00 para Cr\$ 177.923.000.000,00. A série evolutiva nos seis anos tem a seguinte expressão:

1950	78.283.000.000,00
1951	90.693.000.000,00
1952	104.155.000.000,00
1953	124.070.000.000,00
1954	151.482.000.000,00
1955	177.923.000.000,00

O aumento dessa progressão corresponde a percentagem de 127%, em 1955, sobre o nível de 1950.

"São apresentadas, a seguir, de acordo com o Relatório do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para o ano de 1955, página 33, as cifras referentes à expansão dos meios de pagamentos, destacando-se a parcela correspondente a papel-moeda e moeda escritural. Entre 1954 e 1955 o papel-moeda aumentou de 16,5% e a moeda escritural de 17,3%, segundo se depreende dos dados relativos aos saldos no final do ano.

Meios de Pagamentos (Saldo final do ano):

	Milhões de cruzeiros 1955
Papel-moeda em poder do público	57.039
Moeda escritural	120.387
Banco do Brasil	18.487
Bancos Comerciais	101.900

Total

177.426

A expansão imoderada dos meios de pagamentos como consequência do processo inflacionário tem atingido intensamente tanto os países subdesenvolvidos como os de economia sólida, naturalmente em menores proporções.

Segundo o Boletim Mensal de Estatística das Nações Unidas os meios de pagamentos de 1938 a 1954 cresceram de 183 vezes no Japão, de 101 vezes na Itália enquanto que nos Estados Unidos esse crescimento foi de apenas 42 vezes; na Inglaterra 3,5.

Um dos pontos de combate à inflação é justamente restringir o crédito bancário, ou melhor orientá-lo para atividades produtivas.

Como bem salienta recente trabalho realizado pelo Departamento de Pesquisas do Fundo Monetário Internacional o ponto de partida no processo de estabilização é por termo, ou pelo menos, amortecer a criação de crédito bancário.

Segundo publica Conjuntura Econômica de novembro tornou a ampliar-se o crédito bancário conforme se lê do trecho abaixo:

"Contrastando com a tendência observada em agosto, voltou a ampliar-se em setembro a taxa de expansão do crédito bancário. Após haver acusado, nos sete primeiros meses do corrente ano, imoderada elevação, cuja média mensal atingiu 2,4 bilhões de cruzeiros, ou seja, 3%, os empréstimos concedidos pelos bancos comerciais registraram em agosto um nível, cuja significação, vinculada às alterações proporcionadas pela execução a partir de julho, da Instrução 135 da SUMOC, indicava forte refreamento do crédito. Todavia, concomitantemente ao potencial ainda disponível representado pelo volume global dos encaixes dos referidos bancos, as emissões de papel-moeda efetuadas em setembro, num total de 700 milhões de cruzeiros, permitiram que nesse mês os empréstimos bancários voltassem a alcançar osaltos níveis anteriores a agosto.

Através dos balanços dos principais bancos nacionais, pode-se verificar que em setembro os bancos comerciais reduziram suas caixas de mais de um bilhão de cruzeiros, o que, adicionados ao aumento dos seus depósitos, bem como ao aproveitamento de recursos regisários do desconto, 205 milhões de cruzeiros, proporcionaram rios para que os empréstimos concedidos no período ultrapassassem dois bilhões de cruzeiros.

A posição devedora do Tesouro Nacional permaneceu inalterável, o que até certo ponto possibilitou ao Banco do Brasil atender alguns setores da economia (indústria, comércio, lavoura, etc.), valendo-se para tanto de recursos próprios, dos saldos líquidos dos ágios cambiais (de cerca de dois bilhões de cruzeiros), bem como de 539 milhões levantados e redescostos".

Examinada a situação econômica do país, e as suas possíveis influências na arrecadação, vejamos agora, a situação de cada rubrica.

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

O Imposto de Importação compreendidos os afins, ocupa o 4.º lugar no Quadro de nossas rendas tributárias.

Trata-se de imposto de previsão muito difícil, ligado que está à sorte do comércio internacional, e, por conseguinte ao comportamento do mercado de câmbios ou seja, da posição do cruzeiro em face das moedas fortes.

A vista das lições ministradas pela experiência e por que persistem, talvez agravadas, as circunstâncias adversas do nosso comércio exterior, a estimativa, para 1957, dos tributos que rezaem sobre a importação deve ser necessariamente cautelosa, razão pela qual preferimos concordar com a previsão da Câmara dos Deputados.

O Quadro n. VIII mostra a evolução do tributo a partir de 1950.

IMPOSTO DE CONSUMO

O Imposto de Consumo constitui uma das principais rubricas do Orçamento da União e é, pela sua natureza, aquele que é melhor suportado pelas suas incidências e repercussões difusas e impessoais.

As perspectivas para a arrecadação do Imposto no próximo exercício são as mais promissoras, levando-se em conta o aumento do poder aquisitivo da população, e a recente Lei que majora as incidências do Imposto de Consumo.

A taxa sobre consumo vem evoluindo gradativamente desde a Proclamação da República.

Coube ao grande Ministro Joaquim Murinho dar ao Imposto de Consumo impulso definitivo ao enfeixar no Decreto n. 3.622, de 26 de março de 1900, as disposições e leis sobre o consumo dos 14 produtos então tributados.

A diminuição das rendas federais em virtude da paralização do comércio internacional como consequência da primeira guerra mundial, viria determinar novos aumentos do Imposto de Consumo, para cobrir o déficit orçamentário, já que o imposto de importação caiu sensivelmente de arrecadação.

Depois da Guerra continuou o imposto de importação a contribuir com parcela nunca inferior a 35% da renda ordinária.

A Segunda Guerra Mundial, provocando violenta queda na arrecadação dos chamados impostos aduaneiros, veio provar que os tributos aduaneiros não reúnem atributos desejáveis em um imposto básico para qualquer sistema tributário.

Em 1940, o imposto de consumo passou a comandar a receita federal apresentando a percentagem de 38,69% da receita tributária.

Em 1942, o imposto de renda assumiu a liderança da arrecadação para somente retomar 10 anos depois, isto é, em 1952.

Embora ocupando o segundo lugar na arrecadação federal o imposto de consumo ainda contribui com apreciável parcela para os cofres da União.

A produtividade do imposto de consumo é grande, como bem demonstra o volume da sua arrecadação.

Em 1940 o imposto de consumo alcançava a cifra de Cr\$ 1.053.747.000,00 para atingir em 10 anos a quantia de Cr\$ 6.410.000.000,00.

Em cinco anos essa quantia quase triplicava para atingir um ano depois a respeitável soma de Cr\$ 23.245.000.000,00 que é a provável arrecadação do presente exercício.

Aparelhos, máquinas e artefatos de Natal

A alínea supra vem apresentando apreciável índice de crescimento conforme demonstra o quadro anexo (n. X).

As previsões para os anos de 1956 e 1957 alcançam, respectivamente, Cr\$ 3.000.000,00 e Cr\$ 3.750.000,00.

A arrecadação do corrente exercício foi influenciada pelo adicional de 20% para os incisos 1 e 2 e de 50% para o inciso 3 que corresponde a automóveis.

A estimativa para 1957 será influenciada pela recente lei do imposto de consumo que majorou as taxas incidentes sobre automóveis que variavam de 2% a 7% para uma taxa fixa de 15%.

Assim, propomos seja alterada a previsão da Câmara. Artefatos de origem animal e vegetal.

A arrecadação desta alínea vem apresentando razoável crescimento nos últimos anos conforme demonstra o quadro n. XI.

Ela foi gravada, em 1956, com 20% de adicionais, o que elevará sua arrecadação de 625 milhões, em 1955, para 980 no corrente exercício. Para 1957 estima-se a arrecadação em Cr\$ 1.020.000.000,00 (um bilhão e vinte milhões de cruzeiros).

Cimento

A indústria de cimento é uma das mais promissoras do parque industrial brasileiro. Em 15 anos a produção aumentou 4 vezes. O ano de 1955 encerrou-se com um volume de 2.697.804 t, enquanto em 1941 assinalara apenas 767.506 t.

Espera-se que a produção de 1956 ultrapasse 3 milhões de t, cifra que representa o nível do consumo atual.

O desenvolvimento da produção vem inflando decisivamente na arrecadação que em 1950 era de apenas 119 milhões de cruzeiros tendo se elevado a 415 milhões no ano findo.

A provável arrecadação de 1956 será de 530 milhões.

Para 1957 em virtude do aumento vegetativo e da taxa sobre artefatos de gesso, prevê-se uma arrecadação de Cr\$ 660.000.000,00 (seiscentos e sessenta milhões de cruzeiros). (Quadro n. 12).

Produtos alimentares industrializados
Esta alínea vem apresentando desenvolvimento constante refletindo o grande progresso da indústria dos produtos alimentares.

O quadro n. XIII nos mostra o desenvolvimento da arrecadação da alínea e a provável arrecadação para 1956 e a estimativa para 1957.

Calçados

A alínea acima vem apresentando pequeno aumento.

No corrente exercício, em virtude do adicional de 20% a arrecadação deve atingir a 870 milhões de cruzeiros.

A alínea calçados está exigindo de há muito uma revisão substancial, a fim de dar a esse produto, de uso essencialíssimo em todas as camadas sociais, um tratamento mais racional e equânime principalmente para os de tipo chamado popular.

A nova lei diminuiu a incidência sobre calçados de preço até Cr\$ 200,00 e aumentou essa incidência sobre os de luxo.

A provável arrecadação será de Cr\$ 1.200.000.000,00 conforme quadro n. XIV.

Móveis

A alínea móveis vem apresentando um crescimento contínuo e uniforme, a partir de 1952.

No exercício de 1954 tivemos uma arrecadação de 269 milhões de cruzeiros e em 1955 327 milhões.

Para 1956 estimamos a arrecadação em 520 milhões.

No próximo exercício a estimativa, em face do sistema de arrecadação da presente lei, a arrecadação deve atingir a 620 milhões (quadro n. XV).

Bebidas e Adicional

Esta alínea do imposto de consumo tem um adicional de 10% como renda vinculada, sendo 5% para atender ao Fundo Nacional do Ensino Primário e 5% para o Fundo de Assistência Hospitalar.

A arrecadação neste exercício deverá atingir a 2.487 milhões, em virtude dos adicionais criados pela Lei n. 2.653, de 1955.

A presente lei sobre o imposto de consumo além de incorporar os adicionais vigentes, aumento e incidência principalmente sobre cerveja, chaps, refrigerantes que passam a pagar imposto ad valorem.

Na reforma geral do imposto de consumo efetuada em 1945, a taxa das bebidas permaneceu com caráter específico tornando-se insensível à forte elevação dos preços ocorridos nos últimos anos.

Enquanto o imposto sobre fumo cresceu cerca de 10 vezes no período, o de bebidas não atingiu 3 vezes. Mesmo sem levar em conta o crescimento mais acentuado da produção de bebidas, em virtude da maior diferenciação de produtos e mais larga difusão do consumo, seria lícito esperar-se que, pelo menos, apresentassem essas duas alíneas crescimento paralelo.

A Lei n. 2.653, de 24 de novembro de 1955, ainda criou para as bebidas novos adicionais que variam de 25% a 50%, de acordo com a seguinte tabela:

Incisos 7 e 9	25%
Inciso 8	30%
Inciso 1	35%
Incisos 2, 3, 4, 5, e 6	50%

O rendimento desses adicionais, calculados à taxa média de 35%, deveria atingir em 1956 a 600 milhões de cruzeiros, tomado-se por base a arrecadação do ano anterior.

O quadro n. XVI representa a evolução da alínea a partir de 1950. O crescimento é normal até 1955, com pequenas oscilações: para 1956, porém, verificamos um aumento de cerca de um terço, isto em virtude da inovação dos adicionais, já registrada. Em relação ao exercício de 1957 o aumento meramente vegetativo, poderia ser arbitrado em 10% da provável arrecadação deste ano. Acontece, porém, que a nova lei instituiu o regime ad-valorem para cervejas, refrigerantes, que vai determinar aumento na arrecadação. (Quadro n. XVI).

Fósforos e isqueiros

A indústria de fósforos, tem crescido principalmente a de fósforos de cartelas destinados à propaganda.

No exercício de 1955 rendeu a alínea a quantia de 242 milhões de cruzeiros.

No corrente ano devido ao adicional de 30% deverá atingir a cifra de 280 milhões.

Pela lei recente que altera as leis do imposto de consumo, incorporando os adicionais e instituindo nova modalidade de taxa para os isqueiros que passaram a pagar o imposto na base do valor, a arrecadação do próximo exercício deve ser de 428 milhões de cruzeiros, superior à previsão da Câmara. (Quadro n. XVII).

Fumo, etc.

Esta rubrica, a mais importante do imposto de consumo, cresceu no período de 1946 a 1956, oito vezes, tendo arrecadado 923 milhões de cruzeiros em 1946 para uma arrecadação provável de 7.254 milhões em 1956.

A taxa sobre fumos e derivados tem sofrido muitas alterações.

Pela Lei n. 2.928, de 23 de outubro de 1956 foi modificada a taxa sobre charutos, visando proteger a indústria que estava ameaçada de paralização.

Por outro lado, os cigarros já sofreram redução de incidência em 1955 com a Lei n. 2.644, de 16 de novembro de 1955 que permitiu a elevação dos limites de preços de venda ao consumidor sem aumento de tributação.

Pela lei recente alterou-se o sistema de cobrança que de específico passou a ad-valorem. Se não houver aumento de preço dos cigarros, o que não é provável, não haverá grande aumento. (Quadro n. XVIII).

Perfumarias e artigos de tocador
As taxas que incidem sobre perfumarias e artigos de tocador acham-se desatualizadas como acontece em

todas as ttebles de gradação com base em valores fixos. Além disso, o imposto cobrado é de nível baixo para o tipo de mercadorias de que se trata, exercendo, em sua mais alta incidência o equivalente de 19,5% ad-valores.

Justifica-se tratamento especial para produtos de baixo valor unitário-usado pela grande maioria da população, porém não parece conveniente conservar taxa reduzida em produtos de maiores valor, característico de grupos econômicos de capacidade aquisitiva mais alta.

Assim, a recente lei fixando incidência que variam de 20% a 50K com base no preço de venda do fabricante ou do importador.

Também a mudança de título da linha de perfumarias e artigos de tocador para "produtos de higiene e cuidados pessoais" — decorre de motivos de ordem técnica, dizemos técnica e de natural evolução dessa categoria econômica.

Os artigos que abrangem assumem hoje consumo obrigatório de serventia e uso diário imprescindível ao homem atual na limpeza e cuidados pessoais.

A arrecadação desta alínea até o exercício de 1955 não apresentou grande vulto, pois somente nesse ano ultrapassou a casa dos 500 milhões de cruzeiros. Para o ano em curso, todavia, ela deverá aproximar-se de 1 bilhão de cruzeiros, sendo que em 1951 a previsão atinge, apenas, a 833 milhões, excluído o adicional de 30% instituído pela Lei n.º 2.653-55. Com os aumentos da nova lei a arrecadação em 1957 deverá alcançar 1.063 milhões (Quadro n.º XIX).

Tecidos e passamanarias

Esta rubrica, uma das principais do imposto de consumo, vem apresentando um ritmo de crescimento intenso, refletindo o desenvolvimento do nosso parque industrial.

Excetuados os tecidos de seda e alguns tipos especiais, (filós, feltros, etc.) cuja taxa é graduada em função do preço, os demais produtos têxteis, incluídos os incisos 102, recebem taxa ad valorem.

A nova lei do imposto de consumo incorpora os adicionais que vão desde 20% até 50% e aumenta ainda a incidência de 1%.

No corrente exercício prevê-se uma arrecadação de 3.930 milhões de cruzeiros, e para 1957, em virtude das alterações acima a arrecadação deverá atingir a 5.241 milhões de cruzeiros (quadro n.º XX).

IMPOSTO DE RENDA

A tributação direta, afirmou-se universalmente como a mais democratizante de todas.

A posição de destaque do imposto de renda na arrecadação federal decorre de vários fatores, como sejam o rápido desenvolvimento industrial do país o crescimento do nível de vida das populações contribuintes bem como o próprio aumento da produção agrícola.

A maior produtividade do tributo verificou-se em São Paulo e no Distrito Federal onde são mais intensas as atividades industriais e onde se registram mais sensivelmente a valorização imobiliária, e maior volume nos depósitos bancários.

No exercício de 1955 onde figurou com 37,77% do total das rendas tributárias, passou em 1956 à percentagem de 39,86%.

Em 1955, rendeu o tributo a quantia de Cr\$ 19.880.042.292,00 ou seja, mais Cr\$ 4.647.185.788,80 do que a arrecadação so exercício de 1954, cuja soma havia totalizado Cr\$ 15.232.856.494,10, acusando, assim, um acréscimo de 30,50% sobre a arrecadação no exercício anterior.

A provável arrecadação para 1957 será influenciada pela recente lei número 2.862 de 4 de setembro de 1956, que alterou dispositivos da Legislação sobre o imposto de renda e instituiu a tributação adicional das pessoas jurídicas sobre os lucros em relação ao capital social.

O adicional também chamado imposto sobre o lucro extraordinário, recai sobre os lucros reais ou presumidos, verificados no ano social ou civil anterior ao exercício financeiro em que for devido e que ultrapassem importância equivalente a 10% do capital efetivamente aplicado.

O imposto sobre o lucro extraordinário será cobrado pela forma seguinte:

a) 20% sobre a parte que não exceder do lucro que não exceder 50% do lucro básico definido nos artigos 3.º e 6.º da Lei n.º 2.862, de 1956;

b) 30% sobre a parte compreendida entre 50% e 100%;

c) 40% sobre a parte compreendida entre 100% e 200%;

d) 50% sobre o que exceder de 200%.

A primeira legislação sobre lucros extraordinários surgiu com os Decretos-leis ns.º 6.224 e 6.225, ambos de 24 de janeiro de 1944, criando o imposto sobre os lucros extraordinários, fixando-lhe o conceito, estabelecendo as normas indispensáveis à sua administração e facultando ao contribuinte aplicar em dobro a importância à ele correspondente na aquisição de "Certificados de Equipamentos" ou na constituição de "Depósitos de Garantia", casos em que ficariam isentos de recolher tributo. O imposto criado tinha além das finalidades fiscais propriamente, finalidades econômicas quanto ao reaparelhamento do parque industrial do país.

Posteriormente, a legislação sobre o imposto de lucros extraordinários foi alterada pelo Decreto-lei n.º 9.159, de 10 de abril de 1946, que instituiu o imposto adicional de renda, os depósitos compulsórios e as reservas retidas na própria empresa. Por esse decreto-lei, sobre o lucro considerado extraordinário, que deveria vigorar em 1946 e 1947, 20% eram recolhidos como imposto, — 30% retidos em poder da empresa e os restantes 50% recolhidos — ao Banco do Brasil como depósito compulsório. Esses depósitos seriam devolvidos à empresa, em parcelas de 25%, a começar do primeiro semestre do segundo exercício, após a sua efetivação.

O Decreto-lei n.º 9.376, de 17 de junho de 1946, proibiu a troca de certificados de equipamentos por depósitos de garantia, estabeleceu que estes passariam a ser devolvidos, a partir de 30 de outubro de 1946, em quatro prestações mensais e sucessivas ou seriam devolvidos de uma só vez, se os titulares preferissem o recebimento em letras do Tesouro emitidas em 120 dias.

Os objetivos do Decreto-lei número 9.159, de 1946, cuja vigência expirou em 31 de dezembro de 1947 tinham também um cunho fiscal, quando atribuiu recursos ao Tesouro, e outro econômico — neste caso subtraindo do mercado o excesso dos meios de pagamento com o fim de

combater a inflação, e, ainda, forçar as empresas a constituírem reservas de reequipamentos.

A atual Lei sobre lucros extraordinários tem caráter mais fiscal que econômico.

As medidas de caráter econômico estão consubstanciadas na Lei número 2.973, de 26 de novembro de 1956.

A reavaliação do ativo e incorporação de reservas foi outro elemento novo com que contará o fisco no próximo exercício.

A primeira lei que cogitou da reavaliação do ativo das pessoas jurídicas foi o Decreto-lei n.º 9.407, de 27 de julho de 1946. Posteriormente, a Lei n.º 1.474, de 1951 autorizou nova reavaliação do ativo imobilizado, com redução de taxa para efeito de aumento de capital.

Quase todas as legislações fiscais uma permanentemente, outras em caráter transitório, admitem a necessidade de serem os valores contábeis readaptados às novas condições resultantes da depreciação da moeda. Além do mais, devendo hoje a administração pública ser fundamentalmente baseada nas previsões relativas ao desenvolvimento econômico, é tão importante para o Governo como para o contribuinte pois as estatísticas revelam a situação verídica da economia do País, saneada dos falseamentos decorrentes da desvalorização da moeda.

Na atual conjuntura econômica, é justo o que dispõe a Lei n.º 2.862, de 4 de setembro de 1956 permitindo a reavaliação do ativo e a incorporação de reservas, para a atualização do ativo mobilizado das empresas, quando o seu valor de registro na escrituração seja inferior ao valor real dos bens, em virtude da perda do poder aquisitivo da moeda.

As previsões da Câmara dos Deputados não estão baseadas em dados recentes razão pela qual não concordamos com a mesma.

RENDA PATRIMONIAL

Além do domínio público possui o Estado domínio privado, administrado em "caráter particular" pelo que é susceptível de produzir renda.

As rendas provenientes desse domínio previstas para 1957 são as seguintes:

- Renda de capitais;
- Participações;
- Renda de bens imóveis;
- Outras rendas patrimoniais.

O crescimento das rendas catalogadas neste capítulo têm apresentado certa regularidade em relação aos anos anteriores, razão pelo qual aceitamos a previsão da Câmara dos Deputados.

RENDA INDUSTRIAL

Reunidas sob esta epígrafe, figuram as rendas dos serviços, estabelecimentos ou empresas industriais da União, mantidos explorados pelo Governo Federal, distribuídos em dois parágrafos: Empresas Públicas e Serviços Públicos.

Como renda de Empresas Públicas incluímos a dos Correios e Telégrafos, Imprensa Nacional, Estradas de Ferro e Portos administrados pela União.

No parágrafo — Renda de Serviço Público — estão compreendidos todas as rendas provenientes dos serviços prestados por diversas Repartições Públicas federais e que estão no orçamento classificadas pelas repartições que os prestam, dentro de rú-

bricas correspondentes ao respectivo Ministério.

O capítulo de Rendas Industriais foi alterado pela Câmara dos Deputados em cerca Cr\$ 136.646.000,00, não comportando por parte do Senado qualquer alteração.

RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS
A Receita Extraordinária se compõe de dois capítulos: Alienação de Bens Patrimoniais e Operações de Crédito, sendo o primeiro de pequena expressão financeira.

O segundo capítulo refere-se ao empréstimo compulsório criado pela Lei n.º 1.474, de 23 de novembro de 1951 e revogado pela Lei n.º 2.973, de 26 de novembro de 1956.

A nova Lei faz algumas alterações na lei antiga criando novas taxas.

As principais majorações são as seguintes:

a) de 15% para 20% o adicional a ser cobrado sobre as pessoas físicas;

b) o adicional de 3% a ser pago pelas pessoas jurídicas e incidindo sobre as reservas e lucros em superávit ou não distribuídos, em poder das pessoas jurídicas, excetuado o fundo de reserva legal e as reservas técnicas, companhias de seguro e capitalização passa a ser de 4% com um aumento de 15%.

Outras disposições revigoradas são os adicionais de 15% criados sobre:

1.º tributação dos lucros supramais das pessoas físicas na venda de propriedades imobiliárias;

2.º desconto na fonte das importâncias pagas sobre a exploração de películas estrangeiras;

3.º rendimento das ações ao portador;

4.º lucros decorrentes de prêmios em dinheiro obtidos em loterias de finalidade exclusivamente assistencial, inclusive as diretamente exploradas pelo Estado;

5.º lucros superiores a Cr\$ 1.000,00 (mil cruzeiros) decorrentes de prêmios em dinheiro obtidos, em loterias, concursos desportivos, inclusive de turfe, compreendidos os "bettings", sorteios de qualquer espécie, exclusividade de antecipação nos títulos de capitalização e os de amortização e resgate das ações das sociedades anônimas.

CONCLUSÃO

Assim, damos por terminada a árdua tarefa a que nos dedicamos nos últimos dias da elaboração orçamentária.

Salientamos que este trabalho não está perfeito, como é óbvio, dada a carência de prazo para um exame mais apurado do orçamento da Receita.

Devemos, entretanto, ressaltar o empenho do Senado em não retardar a votação do Orçamento, e isso o fazemos com orgulho, pois os Senhores Senadores, sem distinção de Partido, souberam cumprir com o seu dever.

Por outro lado, os funcionários da Diretoria das Comissões trabalharam sem esmorecimento. Todos contribuíram eficientemente, com a sua parcela de esforço e boa vontade, para que fosse facilitado o trabalho do Relator.

O quadro n.º XXI mostra as alterações do Anexo da Receita no Senado, excluindo os adicionais destinados ao Banco do Desenvolvimento Econômico. Lei n.º 2.973, de 26 de novembro de 1956.

Nestas condições, a Comissão de Finanças opina favoravelmente ao Projeto de Lei da Câmara n.º 177, de 1956 — Anexo 1 — Receita nos termos das emendas ns. 1-C a 14-C.

QUADRO N.º I
Receita Orçamentária
(Em milhões de cruzeiros)

Anos	Prevista	Arrecadada	Diferença
1947	12.003	13.853	+ 1.850
1948	14.597	15.638	+ 1.101
1949	16.228	17.616	+ 1.688
1950	18.775	19.372	+ 597
1951	20.550	27.423	+ 6.878
1952	25.536	30.439	+ 5.203
1953	34.295	37.057	+ 2.762
1954	46.000	46.540	+ 540
1955	3.482	555.679	+ 2.188

Balanços da Contadoria Geral da República.

QUADRO N.º II
Receita Nacional e Receita Orçamentária
(Em bilhões de cruzeiros)

Ano	Renda Nacional		Receita Orçamentária		Relação com a Renda Nacional
	Valor	Variação	Valor	Variação	
		%		%	%
1950	210,8	—	19,4	—	9,2
1951	252,0	+ 19,5	27,4	+ 41,2	10,9
1952	290,8	+ 15,4	30,7	+ 12,0	10,6
1953	355,4	+ 22,2	36,7	+ 19,5	10,3
1954	442,5	+ 24,5	46,1	+ 25,6	10,4
1955	549,3	+ 23,4	55,5	+ 20,4	10,2
1956	(1) 673,8	+ 23,4	(1) 70,7	+ 27,4	10,5

(1) Estimativa
Relatório do D. C. do D. A. S. P.

QUADRO N.º III
COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL

A N O	QUANTIDADE — (t)		VALOR A BORDO NO BRASIL			
			Cr\$ 1.000		US\$ 1.000	
	I m p.	E x p.	I m p.	E x p.	I m p.	E x p.
1938	4.913.170	3.933.870	3.195.570	5.096.890	1.294.868	295.643
1939	4.788.645	4.183.042	4.993.992	5.615.519	261.192	305.357
1948	6.803.616	4.658.408	20.984.680	21.696.874	1.120.987	1.180.461
1949	7.179.049	3.744.053	20.648.081	20.153.084	1.102.996	1.096.468
1950	8.967.894	3.819.083	20.313.429	24.913.487	1.085.119	1.355.467
1951	10.994.491	4.851.889	37.198.345	32.514.265	1.987.091	1.769.002
1952	11.394.706	4.100.109	37.178.622	26.064.993	1.980.747	1.418.117
1953	11.792.027	4.377.808	25.152.679	32.047.276	1.318.667	1.539.120
1954	13.345.456	4.289.556	55.232.775	42.967.571	1.633.539	1.561.836
1955	13.948.384	6.186.066	60.225.657	54.521.072	1.306.835	1.423.246

Serviço de Estatística Econômica e Financeira.

QUADRO N.º IV

Meses	Quantidade		Valor a bordo no Brasil			
			Cr\$ 1.000		U. S. \$ 1.000	
	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação
I	1.169.422	500.496	5.092.870	4.016.607	96.276	102.268
II	1.208.715	490.271	5.262.276	5.293.918	99.631	137.828
III	1.016.700	450.610	5.071.906	4.145.197	90.183	106.875
IV	1.100.905	432.348	5.394.905	3.945.701	97.206	100.769
V	986.408	533.371	4.331.114	5.145.690	76.744	131.187
VI	1.125.115	441.113	4.964.618	5.545.807	88.182	139.850

Serviço de Estatística Econômico-Financeira.

QUADRO N.º V
Produção Agropecuária
(Índices: 1948 = 100)

Anos	Agrícola	Origem Animal	Extrativa	Total
1946	96,6	91,3	100,0	95,3
1947	96,2	93,7	101,2	95,7
1948	100,0	100,0	100,0	100,0
1949	106,4	103,9	98,3	105,6
1950	111,9	107,6	96,7	110,5
1951	110,2	114,6	105,2	111,0
1952	117,2	114,8	98,8	116,2
1953	117,9	119,7	97,2	117,9
1954	125,3	125,0	97,0	124,6
1955	132,9 (*)	129,0 (*)	98,6	131,2 (*)

(*) — Estimativa.
Boletim da SUMOC.

QUADRO N.º VI
Produção Industrial
Índice (1943 — 100)

Especificação	1951	1952	1953	1954	1955
Gusa	313	327	355	439	418
Aço	453	480	546	617	609
Laminados	441	455	532	615	639
Carvão Mineral	94	94	97	99	109
culos a motor	353	353	394	456	434
Pneumáticos para veículos a motor	313	356	391	447	476
Celulose	—	100	158	194	224
Cimento Portland	195	217	272	332	361
Papel	184	185	205	221	221
Couros e peles	184	134	142	143	143
Apêcar	186	207	232	245	240
Banha	113	112	112	120	120
Conserva de carne	138	135	137	140	140
Farinha de trigo	136	123	179	138	138

Relatório do Banco do Brasil — 1955.

QUADRO N.º VII

Países	1948	1955	Variação
Argentina	100	110	+ 10%
Canadá	100	135	+ 35%
México	100	137	+ 37%
Chile	100	142	+ 42%
Estados Unidos	100	146	+ 46%
Índia	100	148	+ 48%
Brasil	100	161	+ 61%

Nações Unidas — Boletim Mensal de Estatística.

QUADRO VIII
Imposto de Importação e Afins
(Em Milhões de Cruzeiros)

ANO	Arrecad.	VARIACAO		Previsão
		Absoluta	%	
1950	1.969	—	—	2.346
1951	3.333	+ 1.364	+ 69,3	1.905
1952	3.139	— 194	— 5,8	2.077
1953	1.385	— 1.754	— 55,9	2.393
1954	2.695	+ 1.310	+ 94,6	3.300
1955	2.249	— 446	— 16,5	2.400
1956	(1) 1.755	— 494	— 22,0	2.680
1957	(2) 2.276	+ 521	+ 29,7	2.276

Fontes — Contadoria Geral da República do Ministério da Fazenda e Divisão do Orçamento e Organização do DASP.
1) Arrecadação provável
2) Estimativa.

QUADRO X
Aparelhos, Máquinas e Artefatos de Metal
(Em Milhões de Cruzeiros)

ANO	Arrecad.	VARIACAO		Previsão
		Absoluta	%	
1950	548	—	—	609
1951	954	+ 406	+ 74,1	550
1952	1.040	+ 86	+ 9,0	700
1953	925	— 115	— 11,1	1.020
1954	1.644	+ 719	+ 77,7	1.500
1955	1.885	+ 241	+ 14,7	1.650
1956	(1) 3.000	+ 1.115	+ 59,2	3.309
1957	(2) 3.750	+ 750	+ 25,0	3.750

Fontes — Contadoria Geral da República do Ministério da Fazenda e Divisão do Orçamento e Organização do DASP.
1) Arrecadação provável
2) Estimativa.

QUADRO XI
Artefatos de Matérias de Origem Animal e Vegetal
(Em Milhões de Cruzeiros)

ANO	Arrecad.	VARIACAO		Previsão
		Absoluta	%	
1950	212	—	—	180
1951	302	+ 90	+ 42,5	195
1952	371	+ 69	+ 23,0	270
1953	413	+ 42	+ 11,2	450
1954	524	+ 111	+ 26,9	500
1955	652	+ 128	+ 24,4	536
1956	(1) 980	+ 328	+ 50,3	900
1957	(2) 1.020	+ 40	+ 3,9	1.020

Fontes — Contadoria Geral da República do Ministério da Fazenda e Divisão do Orçamento e Organização do DASP.
1) Arrecadação provável
2) Estimativa.

QUADRO XII
Cimento e Artefatos de Cimento, de Gesso e de Pedras Naturais e Artificiais
(Em Milhões de Cruzeiros)

ANO	Arrecad.	VARIACAO		Previsão
		Absoluta	%	
1950	119	—	—	150
1951	169	+ 50	+ 42,3	150
1952	216	+ 47	+ 28,4	150
1953	264	+ 48	+ 22,1	252
1954	324	+ 60	+ 22,7	350
1955	415	+ 91	+ 28,1	335
1956	(1) 530	+ 115	+ 27,7	421
1957	(2) 650	+ 130	+ 24,5	650

Fontes — Contadoria Geral da República do Ministério da Fazenda e Divisão do Orçamento e Organização do DASP.
1) Arrecadação provável
2) Estimativa.

QUADRO XIII
Produtos Alimentares Industrializados
(Em Milhões de Cruzeiros)

ANO	Arrecad.	VARIACAO		Previsão
		Absoluta	%	
1950	339	—	—	281
1951	407	+ 68	+ 20,1	310
1952	460	+ 53	+ 13,0	400
1953	535	+ 75	+ 16,3	541
1954	720	+ 185	+ 34,6	650
1955	848	+ 128	+ 17,8	800
1956	(1) 1.017	+ 169	+ 19,9	945
1957	(2) 1.221	+ 204	+ 20,1	1.221

Fontes — Contadoria Geral da República do Ministério da Fazenda e Divisão do Orçamento e Organização do DASP.

- 1) Arrecadação provável
2) Estimativa.

QUADRO XIV

Calçados

(Em Milhões de Cruzeiros)

ANO	Arrecad.	VARIACÃO		Previsão
		Absoluta	%	
1951	294	—	—	220
1952	324	+ 30	+ 10,2	265
1953	376	+ 52	+ 16,0	345
1954	504	+ 128	+ 34,0	420
1955	676	+ 172	+ 34,1	500
1956	(1) 870	+ 194	+ 28,7	886
1957	(2) 1.200	+ 330	+ 37,9	1.200

Fontes — Contadoria Geral da República do Ministério da Fazenda e Divisão do Orçamento e Organização do DASP.

- 1) Arrecadação provável
2) Estimativa.

QUADRO N.º XV — (Móveis)

(Em milhões de cruzeiros)

Anos	Arrecadação	Variação		Previsão
		Absoluta	%	
1951	145	—	—	105
1952	174	+ 29	+ 20,0	140
1953	206	+ 32	+ 18,4	200
1954	269	+ 63	+ 30,6	240
1955	327	+ 58	+ 21,6	284
1956	* 520	+ 193	+ 59,0	538
1957	** 620	+ 100	+ 19,2	600

FONTE: — C. C. R. do Ministério da Fazenda e Divisão de Orçamento do DASP

- (*) Provável arrecadação.
(**) Estimativa.

QUADRO N.º XVI — (Bebidas e adicional)

(Em milhões de cruzeiros)

Anos	Arrecadação	Variação		Previsão
		Absoluta	%	
1950	1.028	—	—	966
1951	1.259	+ 231	+ 22,5	1.100
1952	1.331	+ 72	+ 5,7	1.284
1953	1.390	+ 59	+ 4,4	1.500
1954	1.515	+ 126	+ 9,1	1.700
1955	1.689	+ 173	+ 11,4	1.621
1956	(1) 2.487	+ 798	+ 47,2	2.359
1957	(2) 5.343	+ 2.856	+ 114,8	5.343

FONTE: Contadoria Geral da República do Ministério da Fazenda e Divisão de Orçamento e Organização do Departamento Administrativo do Serviço Público

- (1) Arrecadação provável.
(2) Estimativa.

QUADRO N.º XVII — (Fósforos e isqueiros)

(Em milhões de cruzeiros)

Anos	Arrecadação	Variação		Previsão
		Absoluta	%	
1951	187	—	—	160
1952	183	- 4	- 0,2	180
1953	222	+ 39	+ 21,3	198
1954	242	+ 20	+ 9,0	230
1955	242	+ 0	+ 0	245
1956	* 280	+ 38	+ 15,7	352
1957	** 428	+ 148	+ 52,8	428

FONTE: Contadoria Geral da República do Ministério da Fazenda e Divisão de Orçamento e Organização do Departamento Administrativo do Serviço Público

- (*) Provável arrecadação.
(**) Estimativa.

QUADRO N.º XVIII — FUMO

(Em milhões de cruzeiros)

ANO	Arrecad.	VARIACÃO		
		Absoluta	%	
1950	1.828	—	—	1.651
1951	2.142	+ 314	+ 17,1	1.950
1952	2.581	+ 439	+ 20,5	2.323
1953	3.512	+ 931	+ 36,1	2.920
1954	4.685	+ 1.173	+ 33,4	4.480
1955	6.046	+ 1.361	+ 29,1	5.741
1956	(1) 7.254	+ 1.208	+ 20,0	7.000
1957	(2) 9.800	+ 1.726	+ 25,1	9.080

Fontes: Contadoria Geral da República do Ministério da Fazenda e Divisão de Orçamento e Organização do DASP.

- (1) Arrecadação provável.
(2) Estimativa.

QUADRO N.º XIX — PERFUMARIAS E ARTIGOS DE TOUCADOR

(Em milhões de cruzeiros)

ANO	Arrecad.	VARIACÃO		Previsão
		Absoluta	%	
1950	164	—	—	145
1951	205	+ 41	+ 25,0	150
1952	224	+ 19	+ 9,2	201
1953	297	+ 73	+ 32,6	245
1954	469	+ 172	+ 57,9	350
1955	578	+ 109	+ 23,2	506
1956	(1) 903	+ 325	+ 56,2	910
1957	(2) 1.083	+ 180	+ 19,9	1.083

Fontes: Contadoria Geral da República do Ministério da Fazenda e Divisão de Orçamento e Organização do DASP.

- (1) Arrecadação provável.
(2) Estimativa.

QUADRO N.º XX — TECIDOS, MALHAS E SEUS ARTEFATOS: PASSAMARIAS, CORDOALHAS E LINHAS

(Em milhões de cruzeiros)

ANO	Arrecad.	VARIACÃO		Previsão
		Absoluta	%	
1950	1.010	—	—	940
1951	1.247	+ 237	+ 23,5	1.000
1952	1.285	+ 38	+ 3,0	1.250
1953	1.578	+ 293	+ 22,8	1.470
1954	1.101	+ 523	+ 33,1	1.763
1955	2.539	+ 438	+ 20,8	2.289
1956	(1) 4.159	+ 1.620	+ 63,8	3.900
1957	(2) 5.241	+ 1.082	+ 26,0	5.241

Fontes: Contadoria Geral da República do Ministério da Fazenda e Divisão de Orçamento e Organização do DASP.

- (1) Arrecadação provável.
(2) Estimativa.

REVISÃO DO ANEXO DA RECEITA

(milhares de cruzeiros)

ITENS	Proposta da Câmara	Proposta do Senado	Variação
Imposto de Consumo			
1) Aparelho, máquinas e artefatos de metal	3.000.000	3.750.000	+ 750.000
2) Artefatos de matérias de origem animal e vegetal	996.000	1.020.000	+ 24.000
3) Cimento	544.000	660.000	+ 116.000
4) Produtos alimentícios	1.154.000	1.221.000	+ 67.000
5) Calçados	1.902.000	1.200.000	+ 198.000
6) Móveis	574.000	620.000	+ 46.000
7) Bebidas e adicional	2.043.000	5.343.000	+ 3.300.000
8) Fósforos e isqueiros	278.000	428.000	+ 150.000
9) Fumo	8.580.000	9.080.000	+ 500.000
10) Perfumarias	990.000	1.083.000	+ 93.000
11) Tecidos, etc.	3.550.000	5.241.000	+ 1.691.000
TOTAL	22.711.000	29.646.000	+ 6.935.000

REVISÃO DO ANEXO DA RECEITA

(milhares de cruzeiros)

ITENS	Proposta da Câmara	Proposta do Senado	Variação
Imposto de Selo e afins			
Estampilhas	2.100.000	3.000.000	+ 900.000
Verba Fiscal	3.200.000	4.000.000	+ 800.000
Verba Bancária	2.400.000	3.000.000	+ 600.000
Imposto de Renda			
Pessoas Físicas	6.008.000	7.008.000	+ 1.000.000
Pessoas Jurídicas	15.590.000	17.590.000	+ 2.000.000
Lucro Incobillário	580.000	700.000	+ 120.000
Ações ao Portador	3.300.000	4.000.000	+ 700.000
Residentes no Estrangeiro	2.395.000	3.000.000	+ 605.000
TOTAIS	35.573.000	42.298.000	6.725.000

EMENDA N.º 1-C

No Anexo 1 — Receita, Título — Receita Ordinária, Capítulo 10 — Renda Tributária, Parágrafo — Imposto, Rubrica — Imposto de Consumo, altere-se o seguinte:

Item I — Aparelhos, máquinas e artefatos de metal:

a) Produtos nacionais de 2.588 milhares de cruzeiros para 3.000.000 milhares de cruzeiros;

b) produtos estrangeiros de 420.000 milhares de cruzeiros para 700.000 milhares de cruzeiros.

Item II — Artefatos de matérias de origem animal ou vegetal, subalínea produtos nacionais de 981.000 milhares de cruzeiros para 1.005.000 milhares de cruzeiros.

Item III — Cimento e artefatos de cimento, gesso e de pedras e de pedras naturais e artificiais, subalínea produtos nacionais, de 523.000 milhares de cruzeiros, para 639.000 milhares de cruzeiros.

Item IV — Produtos alimentares industrializados, subalínea produtos nacionais, de 1.114.000 milhares de cruzeiros, para 1.181.000 milhares de cruzeiros.

Item V — Calçados, subalínea produtos nacionais de 1.001.990 milhares de cruzeiros para 1.199.990 milhares de cruzeiros.

Item VI — Móveis, subalínea produtos nacionais de 573.700 milhares de cruzeiros para 619.700 milhares de cruzeiros.

Item VII — Bebidas e adicional:

a) produtos nacionais, de 1.870.000 milhares de cruzeiros, para 4.865.000 milhares de cruzeiros.

b) adicional de 10%, de 148.000 milhares de cruzeiros, para 448.000 milhares de cruzeiros.

c) produtos estrangeiros de 25.000 milhares de cruzeiros, para 30.000 milhares de cruzeiros.

Item VIII — Fósforos e isqueiros, subalínea produtos nacionais, de 277.800 milhares de cruzeiros, para 427.000 milhares de cruzeiros.

Item IX — Fumo, subalínea produtos nacionais, de 8.578.000 milhares de cruzeiros, para 9.079.000 milhares de cruzeiros.

Item X — (Perfumarias e artigos de tocador). Artigos de higiene e de uso pessoais de 988.000 milhares de cruzeiros para 1.081.000 milhares de cruzeiros.

Item XI — Tecidos, malharias e seus artefatos, passanarias, cordoalhas e linhos, subalínea produtos nacionais de 3.524.800 milhares de cru-

zeiros, para 5.215.900 milhares de cruzeiros.

EMENDA N.º 2-C

Taxa equivalente a 10% do valor dos prêmios distribuídos aos proprietários de animais classificados em todos os páreos das reuniões de cada mês (Lei 2.820, de 10-7-56).

Reduza-se para 28.800.000,00

EMENDA N.º 3-C

Inclua-se:

A) 2.0.00.0.00.0 — Renda Extraordinária.

2.00.0.00.00 — Operações de Crédito.

0.0.00.00 — Adicionais previstos no Art. 3.º da Lei n.º 1.474, de 26-11-51 prorrogados pela Lei n.º 2.973, de 26 de novembro de 1956 — Cr\$..... 4.600.000.000,00.

Inclua-se:

aA) 23.02 — Diretoria da Despesa Pública (Encargos, Gerais).

Despesas de capital:

Verba 3.0.00 — Desenvolvimento Econômico e Social.

regile especial de financiamento..

Consignação 3.1.00 — Serviços em reequipamento econômico.

Subconsignação 3.1.12 — Fundo de Cr\$ 4.600.000.000,00.

4.14.23.02.3

EMENDA N.º 4-C

Inclua-se na Legislação da Receita as Leis ns. 2.930, de 27 de outubro de 1956 e 2.915, de 13 de outubro de 1956.

EMENDA N.º 5-C

Inclua-se na Legislação da Receita a Lei n.º 2.974, de 26 de novembro de 1956.

EMENDA N.º 6-C

Inclua-se na Legislação da Receita a Lei n.º 2.974, de 26 de novembro de 1956.

EMENDA N.º 7

Acrescente-se a Lei Orçamentária o seguinte artigo:

Artigo — As importâncias que devem ser distribuídas à União, a título da remuneração do capital aplicado em sociedades de economia mista, serão por estas diretamente recolhidas ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, na forma do art. 10 da Lei 2.973, de 26 de novembro de 1956.

EMENDA N.º 8-C

Acrescente-se a Lei Orçamentária o seguinte artigo:

Artigo — O produto do imposto único energia elétrica será arrecadada na forma do artigo 8.º da Lei 2.973, de 26 de novembro de 1956.

EMENDA N.º 9-C

Acrescente-se a Lei Orçamentária o seguinte artigo:

Artigo — As importâncias provenientes da receita a que se refere o item B do artigo 2.º da Lei n.º 2.398, de 1 de agosto de 1954, serão creditadas ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, na forma do artigo 12 da Lei n.º 2.973, de 26 de novembro de 1956.

EMENDA N.º 10-C

No Anexo 1 — Receita, Título 1 — Receita Ordinária, Capítulo Renda Tributária — Imposto de Selo e Afins.

a) Estampilhas aumente-se de 2.100.000 milhares de cruzeiros para Cr\$ 3.000.000 milhares de cruzeiros.

b) Verba fiscal aumente-se de 3.200.000 milhares de cruzeiros para 4.000.000.

c) Verba bancária de 2.400.000 milhares de cruzeiros para 3.000.000.

EMENDA N.º 11-C

No anexo 1 — Receita, Título 1 — Receita Ordinária, Renda Tributária, Imposto de Renda, Imposto de Renda de Pessoas Físicas de 6.008.000 milhares de cruzeiros para 7.008.000 milhares de cruzeiros.

EMENDA N.º 12-C

No Anexo 1 — Receita, Título 1 — Receita Ordinária, Renda Tributária, Imposto de Renda de Pessoas jurídicas aumente-se de 15.590.000 milhares de cruzeiros para 17.590.000 milhares de cruzeiros.

EMENDA N.º 13-C

No Anexo 1 — Receita, Título. 1. Receita Ordinária, Renda tributária, Imposto de Renda, Arrecadação nas Fontes.

01. Imposto sobre lucros apurados pelas pessoas físicas na venda de propriedades imobiliárias — aumente-se de 580.000 milhares de cruzeiros para 700.000 milhares de cruzeiros.

02. Imposto sobre dividendos de ações ao portador e quaisquer bonificações a elas atribuídas de 3.300.000 para 4.000.000 milhares de cruzeiros.

11. Imposto sobre rendimentos percebidos pelas pessoas físicas ou jurídicas residentes ou domiciliadas no estrangeiro e pelos residentes no país que estiverem ausentes no exterior por mais de 12 meses, aumente-se de 2.395.000 milhares de cruzeiros para 3.000.000 milhares de cruzeiros.

EMENDA N.º 14

Em suplementação ao artigo 8.º da Lei Orçamentária, inclua-se a Lei 2.975, de 27 de novembro de 1956, que altera a legislação do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos, e dá outras providências. (Muito bem; muito bem)

ATA DA 222.ª SESSÃO DA 2.ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 3.ª LEGISLATURA, EM 27 DE NOVEMBRO DE 1956

Extraordinária

PRESIDÊNCIA DO SR. APOLÔNIO SALLES.

Às 22 horas e 45 minutos, acham-se presentes os Srs. Senadores:

Vivaldo Lima — Mourão Vieira — Prisco dos Santos — Alvaro Adolpho — Victorino Freire — Mathias Olympio — Mendonça Clark — Onofre Go-

mes — Fausto Cabral — Fernandes Távora — Kerginaldo Cavalcanti — Ruy Carneiro — Octacílio Jurema — Argemiro de Figueiredo — Apolônio Salles — Novaes Filho — Ezequias da Rocha — Freitas Cavalcanti — Rui Palmeira — Lourival Fontes — Neves da Rocha — Lima Teixeira — Attilio Vivacqua — Ari Viana — Sá Tinoco — Paulo Fernandes — Alencastro Guimarães — Caiado de Castro — Lima Guimarães — Lino de Mattos — Moura Andrade — Coimbra Bueno — Costa Pereira — Sylvio Curvo — João Villasbôas — Filinto Müller — Othon Mäder — Gaspar Velloso — Gomes de Oliveira — Francisco Galotti — Saulo Ramos — Daniel Krieger — Mem de Sá — (43)

O SR. PRESIDENTE:

A lista de presença acusa o comparecimento de 43 Srs. Senadores. Havendo número legal, está aberta a sessão.

Vai ser lida a ata.

O Sr. 4.º Secretário, servindo de 2.º, procede à leitura da ata da sessão anterior, que, posta em discussão, é sem debates aprovada.

O SR. PRESIDENTE:

Não há expediente, sobre a mesa, a ser lido.

Não há orador inscrito. (Pausa)

Vai ser lido requerimento de urgência.

Requerimento n. 669, de 1956

Nos termos do art. 156, § 3.º, do Regimento Interno, requero urgência para o Projeto de Lei da Câmara número 274, de 1956, que fixa os efetivos dos quadros de oficiais da Aeronáutica e dá outras providências.

Sala das Sessões, em 27 de novembro de 1956. — Lima Teixeira. — Ruy Carneiro. — Lima Guimarães. — Maynard Gomes. — Tarcísio de Miranda. — Paulo Fernandes. — Gaspar Velloso. — Mourão Vieira. — Gomes de Oliveira. — Ary Vianna. — Ezequias da Rocha. — Alvaro Adolpho. — Remy Archer. — Onofre Gomes. — Mendonça Clark. — Victorino Freire. — Moura Andrade.

O SR. PRESIDENTE:

O presente requerimento será votado depois da ordem do dia.

ORDEM DO DIA

Discussão única da redação final das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 17, de 1956, que estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1957 — Anexo 1. — Receita (redação oferecida pela Comissão de Finanças).

O SR. PRESIDENTE:

O Sr. 1.º Secretário vai proceder à leitura do parecer da Comissão de Finanças.

E' lido o seguinte:

Parecer n. 1.293, de 1956

Da Comissão de Finanças, sobre a Redação Final das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 177, de 1956, que estima a Receita e fixa a Despesa da União, para o exercício financeiro de 1957 — Anexo n.º 1 — Receita.

Relator: — Sr. Gaspar Velloso.

A Comissão de Finanças apresenta as folhas anexas a Redação Final das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 177, de 1956, que estima a Receita e fixa a Despesa da

União, para o exercício financeiro de 1957 — Anexo n.º 1 — Receita.

Sala das Comissões, 27 de novembro de 1956. — **Alvaro Adolpho**, Presidente — **Gaspar Veloso**, Relator — **Arg Vianna** — **Novaes Filho** — **Lima Guimarães** — **Lino de Matos** — **Mourão Vieira** — **Daniel Krieger** — **Auro Moura Andrade** — **Otton Mader** — **Victorino Freire**.

Emenda n.º 1

No anexo 1 — Receita, Título — Receita Ordinária, Capítulo — Renda Tributária, Parágrafo — Imposto, Rubrica — Imposto de Consumo, altere-se o seguinte:

Item I — Aparelhos, máquinas e artefatos de metal

a) Produtos nacionais de 2.588.000 milhares de cruzeiros para 3.000.000 milhares de cruzeiros;

b) Produtos estrangeiros de 420.000 milhares de cruzeiros para 700.000 milhares de cruzeiros.

Item II — Artefatos de matérias de origem animal ou vegetal, sub-alínea produtos nacionais de 981.000 milhares de cruzeiros para 1.005.000 milhares de cruzeiros.

Item III — Cimento e artefatos de cimentos, gesso e de pedras e de pedras naturais e artificiais, sub-alínea produtos nacionais, de 523.000 milhares de cruzeiros, para 639.000 milhares de cruzeiros.

Item IV — Produtos alimentares industrializados, sub-alínea produtos nacionais, de 1.114.000 milhares de cruzeiros, para 1.181.000 milhares de cruzeiros.

Item V — Calçados, sub-alínea produtos nacionais, de 1.001.990 milhares de cruzeiros, para 1.199.990 milhares de cruzeiros.

Item VI — Móveis, sub-alínea produtos nacionais, de 573.700 milhares de cruzeiros, para 619.700 milhares de cruzeiros.

Item VII — Bebidas e adicional: a) Produtos nacionais, de 1.870.000 milhares de cruzeiros, para 4.865.000 milhares de cruzeiros.

b) Adicional de 10%, de 148.000 milhares de cruzeiros, para 448.000 milhares de cruzeiros.

c) Produtos estrangeiros de 25.000 milhares de cruzeiros, para 30.000 milhares de cruzeiros.

Item VIII — Fósforos e isqueiros, sub-alínea produtos nacionais, de 277.000 milhares de cruzeiros, para 427.000 milhares de cruzeiros.

Item IX — Fumo, sub-alínea produtos nacionais, de 8.579.000 milhares de cruzeiros, para 9.079.000 milhares de cruzeiros.

Item X — (Perfumarias e artigos de tocador). (Artigos de higiene e uso pessoais) de 988.000 milhares de cruzeiros para 1.081.000 milhares de cruzeiros.

Item XI — Tecidos, malharias e seus artefatos, passamarias, cordoalhas e linhos, sub-alínea produtos nacionais de 3.524.900 milhares de cruzeiros, para 5.215.900 milhares de cruzeiros.

N.º 2

Taxa equivalente a 10% do valor dos prêmios distribuídos aos proprietários de animais classificados em todos os páreos das reuniões de cada mês (Lei n.º 2.820, de 10-7-1956). Reduza-se para 28.800.000,00.

N.º 3

Inclua-se:

A) 2.0.00.0.00.0 — Renda Extraordinária.

2.00.0.00.00 — Operações de Crédito.

0.0.00.00 — Adicionais previstos no art. 3.º da Lei n.º 1.474, de 26-11-51

prorrogados pela Lei n.º 2.973, de novembro de 1956 — Cr\$ 4.600.000.000,00.

Inclua-se:

A) 23.02 — Diretoria da Despesa Pública (Encargos Gerais).

Despesas de Capital Verba 3.0.00 — Desenvolvimento Econômico e Social.

Conservação 3.1.00 — Serviços em Regime Especial de Financiamento.

Subconservação 3.1.12 — Fundo de Reaparelhamento Econômico — Cr\$ 4.600.000.000,00.

4.14.23.02.3

N.º 4

Inclua-se na Legislação da Receita as Leis ns. 2.930, de 27 de outubro de 1956 e 2.915, de 13 de outubro de 1956.

N.º 5

Inclua-se na Legislação da Receita a Lei n.º 2.974, de 26 de novembro de 1956.

N.º 6

Inclua-se na Legislação da Receita a Lei n.º 2.973, de 26 de novembro de 1956.

N.º 7

Acrescente-se à Lei Orçamentária o seguinte artigo:

Art. — As importâncias que devem ser distribuídas à União, a título de remuneração do capital aplicado em sociedades de economia mista, serão por estas diretamente recolhidas ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, na forma do art. 10 da Lei 2.973, de 26 de novembro de 1956.

N.º 8

Acrescente-se à Lei Orçamentária o seguinte artigo:

Art. — O produto do imposto único sobre energia elétrica será arrecadado na forma do art. 8.º da Lei 2.973, de 26 de novembro de 1956.

N.º 9

Acrescente-se à Lei Orçamentária o seguinte artigo:

Art. — As importâncias provenientes da receita a que se refere o item B do art. 2.º da Lei n.º 2.308, de 31 de agosto de 1954, serão creditadas ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, na forma do art. 12 da Lei n.º 2.973, de 26 de novembro de 1956.

N.º 10

Ao Anexo 1 — Receita — Título 1 — Receita Ordinária — Capítulo Renda Tributária — Imposto do Selo e Afins.

a) Estampilhas aumente-se de Cr\$ 2.100.000 milhares de cruzeiros para Cr\$ 3.000.000 milhares de cruzeiros;

b) Verba-fiscal aumente-se de Cr\$ 3.200.000 milhares de cruzeiros para Cr\$ 4.000.000 milhares de cruzeiros;

c) Verba bancária de 2.400.000 milhares de cruzeiros para 3.000.000 milhares de cruzeiros.

N.º 11

No anexo 1 — Receita, Título 1 — Receita Ordinária, Renda Tributária, Imposto de Renda, Imposto de Renda de Pessoas Físicas de 6.008.000 milhares de cruzeiros para 7.008.000 milhares de cruzeiros.

N.º 12

No Anexo 1 — Receita, Título 1 — Receita Ordinária, Renda Tributária, Imposto de Renda, Imposto de Renda de Pessoas Jurídicas

cas aumente-se de 15.590.000 milhares de cruzeiros para 17.590.000 milhares de cruzeiros.

N.º 13

No Anexo 1. Receita, Título. 1. Receita Ordinária, Renda Tributária, Imposto de Renda, Arrecadação nas Fontes.

01. Imposto sobre lucros apurados pelas pessoas físicas na venda de propriedades imobiliárias — aumente-se de 580.000 milhares de cruzeiros para 700.000 milhares de cruzeiros.

02. Imposto sobre dividendos de ações ao portador e quaisquer bonificações a ele atribuídos de 3.300.000 para 4.000.000 milhares de cruzeiros.

11. Imposto sobre rendimentos percebidos pelas pessoas físicas ou jurídicas residentes ou domiciliadas no estrangeiro e pelos residentes no país que estiverem ausentes no exterior por mais de 12 meses aumente-se de 2.395.000 milhares de cruzeiros para 3.000.00 milhares de cruzeiros.

N.º 14

Em suplementação ao artigo 8.º da Lei Orçamentária, inclua-se a Lei n.º 2.975, de 27 de novembro de 1956, que altera a legislação do imposto sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE:

Em discussão a redação final. Não havendo quem faça uso da palavra, encerro a discussão.

Em votação.

Os Srs. Senadores que aprovam a redação final, queiram conservar-se sentados. (Pausa)

Aprovada. Vai à Câmara dos Deputados.

Designo o nobre Senador Gaspar Veloso para acompanhar naquela Casa do Congresso o estudo das emendas do Senado.

Esgotada a matéria de ordem do dia, passa-se à votação do Requerimento n.º 699, de urgência para o Projeto de Lei da Câmara n.º 274, de 1956.

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

O projeto entrará em Ordem do Dia da segunda Sessão ordinária seguinte a esta.

Nada mais havendo que tratar, vou encerrar a Sessão designando para a de amanhã, a seguinte

ORDEM DO DIA

1 — Segunda discussão do Projeto de Lei do Senado n.º 6, de 1955, que dá nova redação ao 2.º do art. 499 da Consolidação das Leis do Trabalho (aprovado em 1.ª discussão na Sessão de 14-11-56); tendo pareceres favoráveis (ns. 891 e 892, de 1956, das Comissões de Constituição e Justiça e de Legislação Social.

Está encerrada a Sessão.

Levanta-se a Sessão às 23 horas e 30 minutos.

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR GILBERTO MARINHO NA SESSÃO DE 26 DE NOVEMBRO DE 1956 QUE SERIA POSTERIORMENTE PUBLICADO.

O SR. GILBERTO MARINHO:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, Senhores Senadores:

quem quer que acompanhe, com interesse, a vida cultural da Capital da República, há de tomar conhecimento da benemérita obra que vem realizando a frente da Biblioteca do Exército, seu atual diretor, Tenente-Coronel Umberto Peregrino.

Agradecendo emenda, de minha autoria, aprovada por esta Casa ao Orçamento da Guerra, beneficiando a Biblioteca do Exército, dirigi-me S. S.ª a seguinte carta, que lerei para conhecimento dos membros da Comissão de Finanças e dos demais componentes desta Casa:

"Rio, 23 de novembro de 1956. Meu prezado e eminente amigo Senador Cel. Gilberto Marinho.

Tem-no a Biblioteca do Exército como um dos seus melhores amigos, porque daqueles que a prestigiam e amparam com pleno conhecimento de causa. De fato, embora seja uma instituição que vem do Império, pois foi fundada ainda em 1881, pela Barão de Loreto, não é a Biblioteca do Exército ainda suficientemente conhecida pelos que não têm vínculos especiais com o Exército. Por isso mesmo, uma das preocupações mais vivas da sua atual Direção tem sido, precisamente, essa de tornar a Biblioteca do Exército conhecida e atuante fora do meio estritamente militar. Para isso, ao lado da intensificação da atividade editorial, com a criação da Coleção Taunay e a reedição de obras básicas, como a "História da Guerra entre a Triplíce Aliança e o Paraguai", de autoria do Gen. Tasso Fragoso, foram postas em prática algumas iniciativas, dentre as quais, cumpre destacar a criação de dois Prêmios anuais, no valor de 50 mil cruzeiros cada um, o Prêmio Gen. Tasso Fragoso, para obras de cultura militar, e o Prêmio Pandá Calógeras, para obras de estudos brasileiros, além do Prêmio João Ribeiro, destinado a estudantes do curso secundário. O Boletim de informações culturais foi criado para servir de instrumento de penetração da Biblioteca do Exército no grande público leitor, ao passo que conferências e exposições vêm sendo realizadas assiduamente. Este ano, por exemplo, já empreendemos as Exposições do Livro Venezuelano do Pintor Kallixto e de Arte Popular, e Conferências do Dr. Antônio Gontijo de Carvalho (sobre Calógeras), do Gen. Inácio José Veríssimo e Prof. Floriano de Lemos (sobre o Mal. Floriano), do Brigadeiro Alvaro Hecksher e do Gen. Floriano Peixoto Keller (sobre Santos Dumont) e de Manuel Diegues Junior (sobre Arte Popular).

Entretanto, para que a Biblioteca do Exército prossiga com essa orientação e possa ampliar até os limites ideais as atividades que lhe incumbem, torna-se mister que mereça compreensão e apoio como está merecendo dos ilustres legisladores do Senado Federal.

Eis-me aqui, destarte, na qualidade de Diretor da Biblioteca do Exército, para encarecer-lhe que faça chegar aos eminentes membros da Comissão de Finanças do Senado e ao plenário em geral, o agradecimento da Instituição, cuja obra vem amparando e estimulando sob as inspirações do alto e puro espírito público que caracteriza a ação dos eminentes Senadores da República.

Cordialmente, abraço do a) — Umberto Peregrino.

Tenente-Coronel, Diretor". Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem. Muito bem).

PREÇO DO NÚMERO DE HOJE: CR\$ 0,40