



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

ANO XXX — Nº 82

QUARTA-FEIRA, 20 DE AGOSTO DE 1975

BRASÍLIA — DF

CONGRESSO NACIONAL

PARECER Nº 67, DE 1975 (CN)

Da Comissão Mista incumbida de apreciar a Mensagem n.º 50, de 1975 (Mensagem n.º 181, de 1975, na Presidência da República), do Senhor Presidente da República, submetendo à aprovação do Congresso Nacional, o texto do Decreto-lei n.º 1.405, de 20 de junho de 1975, que “dispõe sobre recursos destinados ao Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, — e dá outras providências”.

Relator: Deputado Josias Leite

O critério fixado pela Lei n.º 6.168, de 9 de junho de 1974, para a distribuição do produto dos sorteios lotéricos, permitiu as seguintes obras:

a) 8,125% (oito inteiros e cento e vinte e cinco milésimos por cento) sobre a renda de cada extração da Loteria Federal;

b) 2,5% (dois e meio por cento) sobre a renda de cada concurso de prognósticos realizado pela Loteria Esportiva.

Efetivamente, ao estabelecer a nova distribuição da renda das duas loterias, modificando a modalidade anterior, a Lei n.º 6.168/74 repartiu apenas 91,875% (noventa e um inteiros e oitocentos e setenta e cinco milésimos por cento) da Loteria Federal e 97,5% (noventa e sete e meio por cento) da Loteria Esportiva. Surgiram, com isso, os “recursos provenientes dos excelentes percentuais” referidos, que ficaram sem aplicação legalmente estabelecida. Tal distorção foi corrigida pelo Decreto n.º 1.405, de 20 de junho último, que “dispõe sobre os recursos destinados ao Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, e dá outras providências”.

O ato legislativo de 20 de junho teve o seu texto submetido à deliberação do Congresso Nacional, pelo Presidente da República, por intermédio da Mensagem n.º 50, de 1975/CN (Mensagem n.º 181, de 1975, na origem) ora em exame nesta Comissão. O Chefe do Governo, ao cumprir o disposto no art. 55 da Constituição, encaminhou também a exposição de motivos em que o Ministro da Fazenda explica terem os excedentes percentuais sido gerados “por efeito da extinção de fundos vinculados à Caixa Econômica Federal e de percentuais específicos destinados ao custeio e manutenção dos serviços das referidas loterias”. É que a Lei n.º 6.168/74 “estabeleceu a comissão única de 20% (vinte por cento) para a CEF pagar a comissão devida aos revendedores e as demais despesas com os serviços lotéricos”.

Determina o art. 1.º do Decreto-lei n.º 1.405/75, em exame, que a renda líquida das loterias Esportiva e Federal, recolhida ao Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — na forma do inciso I, do art. 2.º, e § 1.º, do art. 4.º, da Lei n.º 6.168/74 — seja repassada diretamente, pela Caixa Econômica, aos Ministérios da Educação e Cultura, da Saúde e da Previdência e Assistência Social.

O parágrafo primeiro, do art. 1.º, fixa o período semestral para a apuração da renda líquida das duas loterias, para efeito de recolhimento do FAS. Enquanto isso, o parágrafo segundo, do mesmo artigo, admite o recolhimento antecipado da aludida renda líquida, “visando a prevenir a hipótese de retardamento dos cronogramas de projetos e programas postos em execução pelos Ministérios contemplados com recursos objeto de repasses diretos”.

Por seu tempo, o art. 2.º constitui os percentuais sem aplicação (8,125% da Loteria Federal e 2,5% da Esportiva) como fonte de recursos do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social.

A providência adotada pelo ato legislativo em estudo é da maior importância econômica e social. Ela determina a aplicação de recursos que, legalmente, se encontravam sem destinação, em tarefa do mais alto sentido pragmático.

Diante do exposto, opinamos pela aprovação do texto do Decreto-lei n.º 1.405, de 20 de junho de 1975, na forma do seguinte:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 47, DE 1975

Aprova o texto do Decreto-lei n.º 1.405, de 20 de junho de 1975.

O Congresso Nacional decreta:

Artigo único. É aprovado o texto do Decreto-lei n.º 1.405, de 20 de junho de 1975, que “dispõe sobre recursos destinados ao Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, e dá outras providências”.

Sala das Comissões, em 14 de agosto de 1975. — Senador Helvidio Nunes, Vice-Presidente, no exercício da Presidência — Deputado Josias Leite, Relator — Deputado João Vargas — Senador Arnon de Mello — Deputado Vicente Vuolo — Deputado José Ribamar Machado — Senador Roberto Saturnino — Senador Augusto Franco — Senador Benedito Ferreira — Senador Ruy Carneiro — Senador Renato Franco — Senador Evelásio Vieira.

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL**Seção II**

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

EVANDRO MENDES VIANNA
Diretor-Geral do Senado Federal

ARNALDO GOMES
Diretor-Executivo

PAULO AURÉLIO QUINTELLA
Diretor da Divisão Administrativa

ALCIDES JOSÉ KRONENBERGER
Diretor da Divisão Industrial

Via Superfície:

Semestre Cr\$ 100,00

Ano Cr\$ 200,00

Via Aérea:

Semestre Cr\$ 200,00

Ano Cr\$ 400,00

(O preço do exemplar atrasado será acrescido de Cr\$ 0,30)

Tiragem: 3.500 exemplares

SUMÁRIO**1 — ATA DA 108ª SESSÃO CONJUNTA, EM 19 DE AGOSTO DE 1975****1.1 — ABERTURA****1.2 — EXPEDIENTE****1.2.1 — Discursos do Expediente**

DEPUTADO ANTÔNIO BRESOLIN — Correspondência enviada a S. Exª e ao Sr. Ministro da Fazenda, pela Associação dos Diretores de Jornais do Estado do Rio Grande do Sul, pleiteando alteração no anteprojeto da Lei de Sociedades Anônimas.

DEPUTADO RAUL BERNARDO — Sesquicentenário de nascimento de Bernardo Joaquim da Silva Guimarães.

DEPUTADO NORTON MACÊDO — Posse do Dr. José Cassiano Gomes dos Reis Júnior na Presidência da Junta Consultiva do IBC.

DEPUTADO ODACIR KLEIN — Transcurso do 29º aniversário de fundação da Rádio Passo Fundo.

DEPUTADO PEIXOTO FILHO — O problema do saneamento básico da Baixada Fluminense.

DEPUTADO DASO COIMBRA — Centenário de fundação do jornal *O Estado de S. Paulo*.

DEPUTADO ANTÔNIO ANNIBELLI — "Carta-Despedida" do Prof. José Cavallin, enviada ao Sr. Reitor da Universidade Federal do Paraná, no momento em que se afasta compulsoriamente do cargo de professor daquela Universidade.

DEPUTADO ALCIDES FRANCISCATO — Situação dos transportes urbanos da cidade de São Paulo.

DEPUTADO ANTUNES DE OLIVEIRA — Estado de precariedade das empresas de navegação da Amazônia. Necessidade do prosseguimento do Projeto Aripuanã.

DEPUTADO ERNESTO VALENTE — Posse do Sr. Edilson de Melo Távora na Presidência da Companhia Nacional de Álcalis.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Propostas de Emenda à Constituição nºs 11 e 12, de 1975, que visam a dar nova redação ao art. 36 da Constituição. **Votação adiada** por falta de quorum.

1.4 — COMUNICAÇÃO DA PRESIDÊNCIA

— Convocação de sessão do Congresso Nacional a realizar-se amanhã, dia 20, às dezenove horas, com Ordem do Dia que designa.

1.5 — ENCERRAMENTO**ATA DA 108ª SESSÃO CONJUNTA, EM 19 DE AGOSTO DE 1975****1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 8ª Legislatura****PRESIDÊNCIA DO SR. WILSON GONÇALVES**

Às 18 horas e 30 minutos, acham-se presentes os Srs. Senadores:

Adalberto Sena — Altevir Leal — José Guimard — Evandro Carreira — José Esteves — José Lindoso — Cattete Pinheiro — Jarbas Passarinho — Renato Franco — Alexandre Costa — Henrique de La Rocque — José Sarney — Fausto Castelo-Branco — Helvídio Nunes — Petrônio Portella — Virgílio Távora — Wilson Gonçalves — Agenor Maria — Dinarte Mariz — Jessé Freire — Domício

Gondim — Ruy Carneiro — Marcos Freire — Arnon de Mello — Luiz Cavalcante — Teotônio Vilela — Augusto Franco — Gilvan Rocha — Lourival Baptista — Heitor Dias — Luiz Viana — Ruy Santos — Eurico Rezende — João Calmon — Amaral Peixoto — Roberto Saturnino — Vasconcelos Torres — Nelson Carneiro — Gustavo Capanema — Magalhães Pinto — Franco Montoro — Orestes Quêrcia — Orlando Zancaner — Lázaro Barboza — Osires

Teixeira — Itálio Coelho — Mendes Canale — Saldanha Derzi — Accioly Filho — Leite Chaves — Mattos Leão — Evelásio Vieira — Lenoir Vargas — Otair Becker — Daniel Krieger — Tarso Dutra.

E OS SRS. DEPUTADOS:

Acre

Nabor Júnior — MDB; Nosser Almeida — ARENA; Ruy Lino — MDB.

Amazonas

Antunes de Oliveira — MDB; Joel Ferreira — MDB; Mário Frota — MDB; Rafael Faraco — ARENA; Raimundo Parente — ARENA.

Pará

Alacid Nunes — ARENA; Edison Bonna — ARENA; Gabriel Hermes — ARENA; Jader Barbalho — MDB; João Menezes — MDB; Jorge Arbage — ARENA; Júlio Viveiros — MDB; Juvêncio Dias — ARENA; Newton Barreira — ARENA; Ubaldo Corrêa — ARENA.

Maranhão

Epitácio Cafeteira — MDB; Eurico Ribeiro — ARENA; João Castelo — ARENA; José Ribamar Machado — ARENA; Luiz Rocha — ARENA; Magno Bacelar — ARENA; Marão Filho — ARENA; Temístocles Teixeira — ARENA; Vieira da Silva — ARENA.

Piauí

Celso Barros — MDB; Correia Lima — ARENA; Dyrno Pires — ARENA; Hugo Napoleão — ARENA; João Clímaco — ARENA; Murilo Rezende — ARENA; Paulo Ferraz — ARENA; Pinheiro Machado — ARENA.

Ceará

Antonio Morais — MDB; Claudino Sales — ARENA; Ernesto Valente — ARENA; Figueiredo Correia — MDB; Flávio Marcílio — ARENA; Furtado Leite — ARENA; Gomes da Silva — ARENA; Januário Feitosa — ARENA; Jonas Carlos — ARENA; Manoel Rodrigues — ARENA; Marcelo Linhares — ARENA; Ossian Araripe — ARENA; Paes de Andrade — MDB; Parsifal Barroso — ARENA; Paulo Studart — ARENA.

Rio Grande do Norte

Antônio Florêncio — ARENA; Francisco Rocha — MDB; Henrique Eduardo Alves — MDB; Ney Lopes — ARENA; Pedro Lucena — MDB; Ulisses Potiguar — ARENA; Vingt Rosado — ARENA; Wanderley Mariz — ARENA.

Paraíba

Ademar Pereira — ARENA; Álvaro Gaudêncio — ARENA; Antônio Gomes — ARENA; Antônio Mariz — ARENA; Humberto Lucena — MDB; Marcondes Gadelha — MDB; Maurício Leite — ARENA; Octacílio Queiroz — MDB; Petrônio Figueiredo — MDB; Teotônio Neto — ARENA; Wilson Braga — ARENA.

Pernambuco

Aderbal Jurema — ARENA; Airon Rios — ARENA; Carlos Alberto Oliveira — ARENA; Carlos Wilson — ARENA; Fernando Coelho — MDB; Fernando Lyra — MDB; Geraldo Guedes — ARENA; Gonzaga Vasconcelos — ARENA; Inocêncio Oliveira — ARENA; Jarbas Vasconcelos — MDB; Joaquim Coutinho — ARENA; Joaquim Guerra — ARENA; Josias Leite — ARENA; Lins e Silva — ARENA; Marco Maciel — ARENA; Ricardo Fiuza — ARENA; Sérgio Murillo — MDB; Thales Ramalho — MDB.

Alagoas

Antonio Ferreira — ARENA; Geraldo Bulhões — ARENA; José Alves — ARENA; José Costa — MDB; Theobaldo Barbosa — ARENA; Vinicius Cansção — MDB.

Sergipe

Celso Carvalho — ARENA; José Carlos Teixeira — MDB; Passos Pôrto — ARENA; Raimundo Diniz — ARENA.

Bahia

Antonio José — MDB; Djalma Bessa — ARENA; Fernando Magalhães — ARENA; Henrique Brito — ARENA; Henrique Cardoso — MDB; Hildérico Oliviera — MDB; Horácio Matos — ARENA; João Alves — ARENA; João Durval — ARENA; Jutahy Magalhães — ARENA; Lomanto Júnior — ARENA; Manoel Novaes — ARENA; Menandro Minahim — ARENA; Ney Ferreira — MDB; Noide Cerqueira — MDB; Odolfo Domingues — ARENA; Prisco Viana — ARENA; Rogério Rêgo — ARENA; Rômulo Galvão — ARENA; Ruy Bacelar — ARENA; Theódulo Albuquerque — ARENA; Vasco Neto — ARENA; Viana Neto — ARENA; Vieira Lima — ARENA; Wilson Falcão — ARENA.

Espírito Santo

Aloisio Santos — MDB; Argilano Dario — MDB; Gerson Camata — ARENA; Henrique Pretti — ARENA; Mário Moreira — MDB; Moacyr Dalla — ARENA; Oswaldo Zanello — ARENA; Parente Frota — ARENA.

Rio de Janeiro

Abdon Gonçalves — MDB; Alair Ferreira — ARENA; Alberto Lavinas — MDB; Alcir Pimenta — MDB; Álvaro Valle — ARENA; Amaral Netto — ARENA; Ário Theodoro — MDB; Brígido Tinoco — MDB; Célio Borja — ARENA; Daniel Silva — MDB; Darcílio Ayres — ARENA; Dasso Coimbra — ARENA; Eduardo Galil — ARENA; Emanuel Weissmann — MDB; Erasmo Martins Pedro — MDB; Flexa Ribeiro — ARENA; Florim Coutinho — MDB; Francisco Studart — MDB; Hélio de Almeida — MDB; Hydelkel Freitas — ARENA; JG de Araújo Jorge — MDB; Joel Lima — MDB; Jorge Moura — MDB; José Bonifácio Neto — MDB; José Haddad — ARENA; José Maria de Carvalho — MDB; José Maurício — MDB; José Sally — ARENA; Léo Simões — MDB; Leônidas Sampaio — MDB; Luiz Braz — ARENA; Lygia Lessa Bastos — ARENA; Lysâneas Maciel — MDB; Marcelo Medeiros — MDB; Milton Steinbruch — MDB; Miro Teixeira — MDB; Moreira Franco — MDB; Nina Ribeiro — ARENA; Osmar Leitão — ARENA; Oswaldo Lima — MDB; Pedro Faria — MDB; Peixoto Filho — MDB; Rubem Dourado — MDB; Rubem Medina — MDB; Walter Silva — MDB.

Minas Gerais

Aécio Cunha — ARENA; Altair Chagas — ARENA; Batista Miranda — ARENA; Bento Gonçalves — ARENA; Carlos Cotta — MDB; Cotta Barbosa — MDB; Fábio Fonsêca — MDB; Francelino Pereira — ARENA; Francisco Bilac Pinto — ARENA; Genival Tourinho — MDB; Geraldo Freire — ARENA; Homero Santos — ARENA; Humberto Souto — ARENA; Ibrahim Abi-Ackel — ARENA; Jairo Magalhães — ARENA; Jorge Ferraz — MDB; Jorge Vargas — ARENA; José Bonifácio — ARENA; José Machado — ARENA; Juarez Batista — MDB; Luiz Fernando — ARENA; Manoel de Almeida — ARENA; Marcos Tito — MDB; Melo Freire — ARENA; Murilo Badaró — ARENA; Nelson Thibau — MDB; Nogueira da Gama — MDB; Nogueira de Rezende — ARENA; Padre Nobre — MDB; Paulino Cícero — ARENA; Raul Bernardo — ARENA; Renato Azeredo — MDB; Sílvio Abreu Júnior — MDB; Sival Boaventura — ARENA; Tancredo Neves — MDB; Tarcísio Delgado — MDB.

São Paulo

Adalberto Camargo — MDB; A. H. Cunha Bueno — ARENA; Airton Sandoval — MDB; Airton Soares — MDB; Alcides Franciscato — ARENA; Amaral Furlan — ARENA; Antonio Morimoto — ARENA; Athiê Coury — MDB; Aurélio Campos — MDB; Blotta Junior — ARENA; Cantídio Sampaio — ARENA; Cardoso de Almeida — ARENA; Dias Menezes — MDB; Diogo Nomura — ARENA; Edgar Martins — MDB; Faria Lima — ARENA; Ferraz Egreja — ARENA; Francisco Amaral — MDB; Frederico Brandão — MDB; Freitas Nobre — MDB; Gioia Júnior — ARENA; Guaçu Piteri — MDB; Herbert Levy — ARENA; Israel Dias-Novais — MDB; Ivahir Garcia — ARENA; Pedro Carolo — ARENA; João Arruda — MDB; João Cunha — MDB; João Pedro — ARENA; Joaquim Bevilacqua — MDB; Jorge Paulo — MDB; José Camargo — MDB; Lincoln Grillo — MDB; Marcelo Gato — MDB; Octacílio Almeida — MDB; Odemir Furlan — MDB; Otávio Ceccato — MDB; Pacheco Chaves — MDB; Roberto Carvalho — MDB; Ruy Codo — MDB; Salvador Julianelli — ARENA; Santilli Sobrinho — MDB; Sylvio Venturulli — ARENA; Theodoro Mendes — MDB; Ulysses Guimarães — MDB; Yasunori Kunigo — MDB.

Goiás

Adhemar Santilo — MDB; Ary Valadão — ARENA; Elcival Caiado — ARENA; Fernando Cunha — MDB; Genervino Fonseca — MDB; Hêlio Levy — ARENA; Hêlio Mauro — ARENA; Iturival Nascimento — MDB; Jarmund Nasser — ARENA; José de Assis — ARENA; Juarez Bernardes — MDB; Rezende Monteiro — ARENA; Siqueira Campos — ARENA.

Mato Grosso

Antonio Carlos — MDB; Benedito Canellas — ARENA; Gastão Müller — ARENA; Nunes Rocha — ARENA; Ubaldo Barém — ARENA; Valdomiro Gonçalves — ARENA; Vicente Vuolo — ARENA; Walter de Castro — MDB.

Paraná

Adriano Valente — ARENA; Agostinho Rodrigues — ARENA; Alencar Furtado — MDB; Alípio Carvalho — ARENA; Álvaro Dias — MDB; Antônio Annibelli — MDB; Antonio Belinati — MDB; Antônio Ueno — ARENA; Ari Kffuri — ARENA; Braga Ramos — ARENA; Cleverson Teixeira — ARENA; Expedito Zanotti — MDB; Fernando Gama — MDB; Flávio Giovini — ARENA; Gamaliel Galvão — MDB; Gomes do Amaral — MDB; Hermes Macêdo — ARENA; Igo Losso — ARENA; Italo Conti — ARENA; João Vargas — ARENA; Minoru Miyamoto — ARENA; Nelson Maculan — MDB; Norton Macêdo — ARENA; Olívir Gabardo — MDB; Osvaldo Buskei — MDB; Paulo Marques — MDB; Pedro Lauro — MDB; Santos Filho — ARENA; Sebastião Rodrigues Júnior — MDB; Walber Guimarães — MDB.

Santa Catarina

Abel Ávila — ARENA; Adhemar Ghisi — ARENA; Angelino Rosa — ARENA; Aroldo Carvalho — ARENA; Ernesto de Marco — MDB; Francisco Libardoni — MDB; Henrique Córdova — ARENA; Jaison Barreto — MDB; João Linhares — ARENA; José Thomé — MDB; Laerte Vieira — MDB; Luiz Henrique — MDB; Nereu Guidi — ARENA; Pedro Colin — ARENA; Valmor de Luca — MDB; Wilmar Dallanhol — ARENA.

Rio Grande do Sul

Alberto Hoffmann — ARENA; Alceu Collares — MDB; Aldo Fagundes — MDB; Alexandre Machado — ARENA; Aluizio Paraguassu — MDB; Amaury Müller — MDB; Antônio Bresolin — MDB; Arlindo Kunzler — ARENA; Augusto Trein — ARENA; Carlos Santos — MDB; Célio Marques Fernandes — ARENA; Cid Furtado — ARENA; Eloy Lenzi — MDB; Fernando Gonçalves — ARENA; Getúlio Dias — MDB; Harry Sauer — MDB; Jairo Brum

— MDB; João Gilberto — MDB; Jorge Ueque — MDB; José Mandelli — MDB; Lauro Leitão — ARENA; Lauro Rodrigues — MDB; Lidovino Fanton — MDB; Magnus Guimarães — MDB; Mário Mondino — ARENA; Nadyr Rossetti — MDB; Nelson Marchezan — ARENA; Norberto Schmidt — ARENA; Nunes Leal — ARENA; Odacir Klein — MDB; Rosa Flores — MDB; Vasco Amaro — ARENA.

Amapá

Antonio Pontes — MDB.

Rondônia

Jerônimo Santana — MDB.

Roraima

Hélio Campos — ARENA.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — As listas de presença acusam o comparecimento de 55 Srs. Senadores e 359 Srs. Deputados. Havendo número regimental declarado aberta a sessão.

Passando-se ao período de breves comunicações, concedo a palavra ao nobre Deputado Antônio Bresolin.

O SR. ANTÔNIO BRESOLIN (MDB-RS) (Pronuncia o seguinte discurso.)

Sr. Presidente e Srs. Congressistas, a Associação dos Diretores de Jornais do Rio Grande do Sul — ADJORI — está pleiteando justa alteração no anteprojeto da Lei de Sociedades Anônimas, que em breve estará nesta Casa para ser discutido e votado.

Na semana próxima passada recebi de ilustre jornalista gaúcho a seguinte correspondência:

"Dirijo-me ao amigo, nesta oportunidade, para solicitar um especial favor, em nome de toda a imprensa do interior do Brasil.

Como veterano homem de imprensa, o amigo pode avaliar, com pleno conhecimento, o que tem sido a luta dos pequenos jornais pela sua sobrevivência. Servindo as comunidades, noticiando, informando e orientando, prestam inestimáveis serviços.

Infelizmente o governo não tem correspondido com medidas que permitam ou facilitem a sobrevivência dos jornais. Na hora de divulgar, como matéria paga, as leis, decretos, portarias ou atos de importância, tanto do governo como das autarquias, são beneficiados somente os jornais das capitais. Aos jornais do interior cabe a divulgação gratuita de um "release" para informação aos contribuintes. Para isso, tão-somente, são lembrados os pequenos jornais.

Agora, quando o governo está divulgando o texto do anteprojeto da reforma da Lei de Sociedades Anônimas, para receber sugestões finais, antes do encaminhamento da matéria ao Congresso, é a hora decisiva para o amigo "meter o pé" em defesa da imprensa interiorana de todo o Brasil.

Bastaria conseguir a alteração do art. 299, o qual determina que todas as publicações (avisos, atas, relatórios, balanços, etc.) sejam publicados no órgão oficial do Estado ou da União, e em outro jornal de grande circulação.

Esta última frase deveria ser substituída para: e no jornal da localidade onde a Sociedade Anônima tenha a sua sede.

No parágrafo seguinte poderia ser especificado que se a sede não tiver jornal, a publicação poderá ser feita no jornal da localidade mais próxima.

Dessa maneira os acionistas, que geralmente são os moradores da própria localidade, melhor poderiam fiscalizar e atualizar-se com os atos de sua S/A.

Essa obrigatoriedade de publicação reverteria numa boa fonte de renda para os jornais do interior, ajudando sua manutenção e seu desenvolvimento.

Esse é o apelo que envio ao amigo, uma verdadeira bandeira a ser desfraldada em prol da imprensa interiorana de todo o Brasil, a qual, certamente, saberá reconhecer o mérito de sua luta por tão justa causa."

Também na semana próxima passada recebi em meu gabinete a generosa visita dos eminentes jornalistas gaúchos Henrique Alfredo Caprara e Luiz Pauleti, respectivamente Presidente e Vice-Presidente da ADJORI. Os visitantes adiantaram que a reivindicação em nada prejudica os grandes jornais, nem é contra estes. A ADJORI apenas reivindica que os balanços das sociedades anônimas sejam também publicados pelos jornais locais, precisamente os que via de regra circulam entre os acionistas.

Ainda sobre o assunto, a ADJORI enviou ao Exm^o Sr. Ministro da Fazenda a seguinte correspondência:

Porto Alegre, 14 de agosto de 1975.

Senhor Ministro.

Referente proposição de Emenda ao Anteprojeto da Lei das Sociedades por Ações, em seu Capítulo XXVI — Disposições Gerais, artigo 299.

Considerando que o espírito da lei, determinando a publicação em *Diário Oficial* e em outro jornal é de que os acionistas da sociedade anônima tomem conhecimento dos atos e resultados da empresa;

Considerando que os acionistas das sociedades anônimas que têm sua sede em cidades do interior do país, estão na quase totalidade, domiciliados nestas cidades;

Considerando que o jornal editado na cidade do interior, sede destas sociedades anônimas, é o que melhor alcança os acionistas destas companhias;

Considerando que o texto, como está redigido, possibilita às sociedades anônimas publicarem seus atos em jornais que não circulam junto aos seus acionistas;

Considerando que o texto atual não define o que seja e onde deve circular o "jornal de grande circulação", a

ADJORI — Associação dos Diretores de Jornais do Interior do Rio Grande do Sul, propõe seja o artigo 299 do Anteprojeto da Lei das Sociedades Anônimas, assim redigido:

"Art. 299 — As publicações ordenadas pela presente lei, salvo quando dispuser de modo diverso, serão feitas no órgão oficial da União ou do Estado, conforme o lugar em que esteja situada a sede da companhia, e em jornal editado na sede da sociedade anônima ou em outro que tenha circulação no local."

Agradecendo a atenção de V. Ex^a para o assunto, a acolhida que der à nossa proposição, valemo-nos do ensejo para renovar as expressões de nossa consideração e profundo respeito.

Dr. Henrique Alfredo Caprara, Presidente."

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Com a palavra o nobre Deputado Raul Bernardo.

O SR. RAUL BERNARDO (ARENA—MG) (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas, a data de 15 de agosto último assinalou o transcurso do sesquicentenário de nascimento de Bernardo Joaquim da Silva Guimarães, nascido em Ouro Preto, numa época de grande prestígio para as letras mineiras, sendo ele mesmo um dos representantes mais preeminentes da sucessão que viria encabeçar, na família, a cultura literária brasileira.

Nasceu Bernardo Guimarães em Alto das Cabeças, num solar que os ouro-pretanos ainda conservam e apresentam com orgulho aos visitantes da velha Capital do Estado.

Seguindo muito cedo para a cidade de Uberaba, acompanhando seus pais que passaram a residir no Triângulo, Bernardo Guimarães

ali concluiu a escolaridade. Iniciando humanidades no Seminário de Campo Belo, encerrou-as em Ouro Preto, no famoso Colégio do Padre Mestre Leandro, um dos mais destacados preceptores que passaram também pelo Caraça, formando gerações notáveis pelo saber.

Bernardo tinha 22 anos quando se matriculou na Faculdade de Direito de São Paulo, e ali, na companhia de Álvares de Azevedo e Aureliano Lessa, seus grandes amigos, despontou para as pugnas literárias. Nessa fase, puseram-se os três a fundar jornais e sociedades literárias, como a "Epicuréia", onde criaram uma consciência libertária e ruidosa que ficou célebre na história acadêmica paulista. Tudo isto seria, entretanto, o prenúncio de grandes realizações futuras, pois os três amigos da Faculdade, como a maior parte dos acadêmicos da época, deram ao Brasil notáveis exemplos de maturidade intelectual e, entre eles, grande parcela de mineiros.

Srs. Congressistas, o início da vida prática de Bernardo Guimarães foi a partir de 1852, quando, em Catalão, no Estado de Goiás, exerceu as funções de Juiz Municipal e de Órfãos, até 1854. Quatro anos mais tarde, achava-se no Rio de Janeiro, onde deu início às suas atividades jornalísticas.

Durante muitos anos, Bernardo Guimarães viveu entre Rio e Ouro Preto, casando-se, em 1867, com Tereza Maria Gomes. Dizem os historiadores que a visita de D. Pedro II a Minas, em 1881, ensejou a sua consagração junto ao mundo político estadual, tendo sido encarregado de escrever a História de Minas Gerais, tarefa que não concluiu, devido a seu falecimento, três anos após.

Augusto de Lima informa que o romancista Bernardo Guimarães, do "Ermilão de Muquém", de "O Garimpeiro", do "Seminarista", do "Índio Afonso", da "Escrava Isaura", do "Maurício", da "Rosaura", do "Bandido do Rio das Mortes", e da "Filha Maldita", não era inferior ao poeta das "Poesias", das "Novas Poesias" e das "Folhas de Outono". Em tudo, a mesma intensidade de sentir, a mesma dramaticidade, a mesma fidelidade à natureza, ainda que através das lendas, em cuja roupagem se envolve, às vezes. Diz ainda Augusto de Lima que ninguém conheceu melhor o sertão que o autor de "Jupira" e do "Índio Afonso", na sua topografia, na sua vida, no seu colorido, nos seus rumores misteriosos.

Todo o folclore da roça, dos arraiais e das matas selvagens lhe era familiar. O batuque, a quatrangem, o cateretê, e outras danças indígenas africanas ou já nativamente brasileiras, que animavam os festejos populares das fogueiras juninas.

Foi no cenário mineiro-goiano-paulista, em que se moviam os dramas de sua criação, com freqüentes ressaibos dos costumes indígenas, que ele se inspirou para produzir as belíssimas páginas de toques indianistas.

Pertenceu ele à segunda geração da escola romântica, sendo, neste período, o mais nacional dos nossos romancistas. Tão nacional foi Bernardo Guimarães que, a propósito de seus romances, os nossos historiadores literários tiveram de criar a designação de corrente *sertaneja* ou *sertanejista*, com a qual batizaram sua filiação, dentro dos quadros da ficção brasileira, diz Pedro Dantas.

Poeta e prosador era também João Joaquim da Silva Guimarães, pai de Bernardo e de outros notáveis escritores, poetas, jornalistas, enfim, uma sucessão de homens de letras que até hoje despontam no cenário intelectual brasileiro, ligados ao tronco do homenageado.

Srs. Senadores, Srs. Deputados, justifica-se, pois, com a lembrança de seu nome e a evocação de sua vida, a homenagem que desejamos prestar à sua memória, como representantes do povo mineiro, num tributo de respeitosa lembrança e eterno reconhecimento.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Norton Macedo.

O SR. NORTON MACEDO (ARENA—PR) (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas, foi realizada hoje, no Rio de Janeiro, a transferência do cargo de Presidente da Junta Consultiva do Instituto Brasileiro do Café, do Coronel Fran-

cisco de Paula Soares Neto, para o Dr. José Cassiano Gomes dos Reis Júnior.

Não se trata, Sr. Presidente, Srs. Congressistas, de um ato de mera rotina administrativa. É que se encontram, em sucessão, nesta transferência, duas gerações de homens públicos do Paraná.

Paula Soares, vindo de outras terras, adotou o Paraná como seu Estado, e o Paraná fez dele, pelo seu valor, um servidor permanente. Ligado a áreas da Universidade, médico e militar, foi como homem público que mais se destacou. Deputado, Secretário de Estado várias vezes, Presidente do Banco do Estado do Paraná, foi depois convocado pelo Governo Federal, primeiro como Presidente da Junta Administrativa, depois da Junta Consultiva do IBC. Prestou relevantes serviços ao País. Depois de um longo período, optou pela aposentadoria voluntária. Afastou-se com a tranquilidade dos que souberam cumprir o dever, com generosidade, com grandeza, com espírito público.

Em sua substituição, por convocação do Sr. Presidente Ernesto Geisel, assume o Dr. José Cassiano Gomes dos Reis Júnior, jovem Engenheiro Agrônomo, homem da lavoura, líder cooperativista, que já tem, em poucos anos, uma larga folha de serviços prestados ao País. Foi Presidente da CIBRAZEM, cargo que deixou, em gesto de solidariedade e firmeza de princípios, no momento em que se afastava do Ministério da Agricultura o Ministro Luiz Fernando Cirne Lima, que o levava para aquele cargo.

Há muitos anos integra, por escolha dos representantes da lavoura paranaense, a Junta Consultiva do IBC. Foi Secretário da Agricultura do Paraná e, em pouco tempo, fez com que aquela Pasta ressurgisse, coordenando e programando efetivamente a produção agrícola do Paraná. Fundou Cooperativas e fez da Cooperativa dos Cafeicultores de Maringá um exemplo de organização e de representatividade de seus cooperados. Preside agora a Cooperativa Central dos Agricultores do Paraná e é convocado novamente pelo Governo Federal.

Sua posse, numa hora difícil para a cafeicultura atingida pelas geadas, ressalta o importante papel que o Governo pretende oferecer à Junta Consultiva do IBC. A escolha de seu nome representa um prestígio à área da produção, e o escolhido, pelo seu passado e muito mais pelo seu presente, é uma garantia de que se buscará, em todos os níveis, soluções superiores para os problemas que a cafeicultura enfrenta.

Neste registro, Sr. Presidente, Srs. Congressistas, destacamos a esperança do Paraná em seu ilustre representante e, ao lado dela, mais essa contribuição efetiva do nosso Estado ao Governo e ao País, que, seguramente, continuarão tendo em José Cassiano Gomes dos Reis Júnior um servidor à altura de suas exigências e de seu futuro.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Odacir Klein.

O SR. ODACIR KLEIN (MDB—RS) (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas, desejo hoje, nesta sessão do Congresso Nacional, registrar a passagem do vigésimo-nono aniversário da fundação da Rádio Passo Fundo, da cidade do mesmo nome, no Estado do Rio Grande do Sul.

Trata-se de emissora pertencente a uma rede de estações de rádio que operam no território sulino — as Emissoras Reunidas — prestando, através de um trabalho sério, inteligente e imparcial, relevantes serviços à comunidade através da difusão das notícias, do esporte e da cultura.

Conta a Rádio Passo Fundo, em sua direção, com a competência do radialista José Carlos Sicca, que, orientando capacitado quadro de radialistas, vem prestando tanto à sua cidade de origem, como à região adjacente relevantes serviços.

Nada mais justo, pois, que aproveitemos a oportunidade, nesta sessão do Congresso Nacional, para apresentar à direção e aos funcionários da emissora os nossos mais efusivos cumprimentos,

endossando também os agradecimentos pelos serviços prestados que apresenta toda a comunidade de Passo Fundo e da região do planalto médio gaúcho.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Peixoto Filho.

O SR. PEIXOTO FILHO (MDB—RJ) (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas, retorno a esta tribuna para renovar apelo ao Governador fluminense, através do Engenheiro Hugo de Matos, Secretário de Obras e Serviço Público do Estado do Rio, no sentido de que, prioritariamente, adote medidas que conduzam às soluções reclamadas pelas laboriosas populações mageenses, no que se refere ao grave problema de saneamento básico — água e esgotos — especialmente nas localidades de Piabetá, Guia de Pacobaída, Vila Inhomirim, Suruí, Guapi-Mirim e Santo Aleixo.

A água que abastece a Ilha de Paquetá, na cidade do Rio de Janeiro, é oriunda de mananciais existentes no Município de Magé, onde está localizada a adutora construída pelo ex-Estado da Guanabara. Mas ressalte-se que, embora a canalização da rede de abastecimento d'água passe por essas localidades — Piabetá, Suruí e Guia de Pacobaída — em direção à Ilha de Paquetá, as valorosas populações locais continuam bebendo água de poços escavados ao lado de fossas.

É chegada a hora de se somar esforços para equacionar os problemas de infra-estrutura de tão próspera região fluminense. Para tanto, torna-se imprescindível que o Governador Faria Lima, melhor conscientizado da problemática fluminense, dinamize sua administração, voltando suas vistas para o interior do Estado, cujas populações foram castigadas pela inoperância do último governo que lhes foi imposto.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Com a palavra o nobre Deputado Daso Coimbra.

O SR. DASO COIMBRA (ARENA—RJ) (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas, propriedade de uma Associação Comanditária, tendo a dirigir-lhe os primeiros passos as figuras extraordinárias de Francisco Rangel Pestana e Américo de Campos, circulou, no dia 4 de janeiro de 1875, o primeiro número de "A Província de São Paulo", "jornal que jamais se curvou diante das imposições ditatoriais feitas à imprensa no decorrer de vários períodos de nossa história política".

E de "Província" passou a "Estado", a tradição e história se fazendo uma, no calor dos embates e no silêncio do exílio, quando mais alto falaram as vozes do dever desmedido e da coragem sem limites, de todos os Mesquitas, desde Júlio, que, em 1888, aparecia no cabeçalho do jornal, ao lado de Rangel Pestana.

Contando 95 destes 100 anos, o jornal prefere silenciar sobre sua existência no período de abril de 1940 a dezembro de 1945, "em que esteve sob a intervenção da ditadura Vargas". Centenário, **O Estado de S. Paulo** não sente ter vivido quando lhe faltou a liberdade.

E se hoje o jornal marca sua trajetória por lutas constantes dentro de uma linha independente, este foi sempre seu comportamento, combatendo a escravatura e a monarquia, lutando pelas liberdades humanas, sociais e políticas e opondo-se sempre aos regimes discricionários ou de exceção.

"Lutando, desde o início, pelos ideais republicanos e abolicionistas, a nova empresa não admitia o trabalho escravo, razão pela qual recrutava negros libertos para mover sua máquina impressora, comprada de segunda mão no Rio de Janeiro. O trabalho era feito à noite, à luz de velas de sebo espetadas nas caixas de composição."

E não tardou vencessem os que lutavam contra a escravidão e a monarquia, e, em sua edição de 16 de novembro de 1889, na primeira

página, dominando-o totalmente, "A Província de São Paulo" simplesmente publica: "Viva a República".

No período republicano, sem nunca omitir suas tendências, apoiando ou combatendo, **O Estado de S. Paulo** é presença marcante na História do Brasil, contando e vivendo.

Hoje não mais um simples jornal, **O Estado de S. Paulo** é das mais bem montadas empresas do País, tendo no jornal um de seus principais pólos de influência, mas atuando também em outras frentes, sempre no setor da informação e formação da opinião pública.

Júlio Mesquita deu alma ao jornal e permanece vivo em todas as suas páginas, respirando os escritos de Júlio Mesquita Filho — mártir da imprensa sob censura, silenciando na morte o silêncio que a vida não lhe podia impor — e Francisco Mesquita — a primeira geração. E não menos vivo está Júlio Mesquita, na segunda e terceira gerações — sendo justo aqui mencionarmos José Vieira de Carvalho Mesquita, Júlio Mesquita Neto, Luiz Carlos Mesquita, Luiz Vieira de Carvalho Mesquita, Maria Cecília de Carvalho Mesquita, Ruy Mesquita, César Tácito Lopes Costa, Fernando Pedreira, Joaquim Douglas e José Maria Homem de Montes, atuais diretores da empresa.

A quarta geração de Júlio Mesquita já se faz presente nos destinos da empresa, projetada, em constante ascendência, primeiramente no Município e Estado de São Paulo, depois no Brasil e, finalmente, no mundo inteiro. Assim, podemos repetir com Felipe Herrera, ex-Presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento, suas palavras proferidas em 1967: "um país que possui um jornal como **O Estado de S. Paulo** é um país desenvolvido".

Mas, Sr. Presidente, quando revivo desta tribuna a importância deste jornal brasileiro, orgulho de nossa mais tradicional imprensa, quero mencionar, entre muitos que fazem a grandeza de **O Estado de S. Paulo**, a figura singular, amiga e capaz de José Maria Homem de Montes. Companheiro antigo, juntos percorremos os bancos escolares e experimentamos as mesmas lutas, seguindo ideais comuns. Nosso primeiro curso universitário o fizemos juntos e, do Bairro da Tijuca, no Rio de Janeiro, chegamos a estas duas das maiores tribunas do Brasil, a Câmara dos Deputados e **O Estado de S. Paulo**, jornal do qual é diretor, atualmente, José Maria Homem de Montes.

E nisto nos ensina muito a empresa legada ao País por Júlio Mesquita. Recordo-me, Sr. Presidente, de que os primeiros passos dados por José Maria Homem de Montes, ao lado dos Mesquitas, foram em 1948, na qualidade de repórter. E, desde então, nunca mais José Maria separou seu destino do destino dos Mesquitas em **O Estado de S. Paulo**.

Galgando todos os postos e seguindo de perto as lutas do jornal, soube ser premiado quando a direção do jornal decidiu que os funcionários eficientes e dedicados deveriam ser convidados a assumir cargos de direção. E o nome de José Maria Homem de Montes foi um dos primeiros a ser lembrado, "mercê da capacidade e segurança demonstradas nas diferentes funções até então exercidas".

Sr. Presidente, saúdo o Centenário do jornal de 95 anos de vida livre. Comungo com seus ideais de liberdade e sinto que mais vale não contar os dias, quando não se pode contar a história.

Pois a vida de um jornal é a história que ele conta. **O Estado de S. Paulo** é história de lutas, vencendo sempre, mesmo quando os resultados imediatos lhe pareciam adversos. Mas, logo depois, razão lhe sobrava para sentir-se vitorioso. Foi assim no passado. É assim no presente.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Antônio Annibelli.

O SR. ANTÔNIO ANNIBELLI (MDB—PR) (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente e Srs. Congressistas, professor é aquele que oferece aos alunos seus conhecimentos, adquiridos através de longos e longos anos; é aquele que procura transmitir, da melhor maneira possível, tudo aquilo que aprendeu; enfim, é aquele que não mede esforços, para bem ministrar suas aulas.

Por isso, Sr. Presidente e Srs. Congressistas, não poderia deixar passar sem registro nos anais desta Casa "A Carta-Despedida" do professor universitário Dr. José Cavallin, endereçada ao Sr. Reitor da Universidade Federal do Paraná, que no mês de junho próximo passado, após 30 anos de relevantes serviços prestados à Faculdade de Engenharia do Paraná e de grandes ensinamentos ministrados a milhares de alunos, aposentou-se, por haver atingido o limite de idade.

Daí por que, Sr. Presidente e Srs. Congressistas, passo a ler o referido documento, para que conste dos Anais do Congresso Nacional, a fim de servir de exemplo a outros professores de nossa Pátria:

**"MAGNÍFICO REITOR DR. THEODÓCIO ATHERINO
E ILUSTRES PROFESSORES
Membros do Conselho de Ensino e Pesquisa
da Universidade Federal do Paraná"**

Distintos Colegas:

Depois de trinta anos de ensinamento deixo, nesta data, minha amada Faculdade de Engenharia, por haver atingido os limites de idade.

Só agora percebi e sinto que os anos passaram inexoravelmente e a velhice avançou, porque a quotidiana comunhão com a juventude, fonte perene de vida, e com a ciência, renovatriz eterna do pensamento e do espírito, o ânimo vive numa atmosfera de luz que o diuturno volver dos anos não consegue ofuscar.

Aos exímios mestres meus, aos colegas, aos ótimos meus auxiliares, à deferente simpatia de meus alunos atribuo o mérito de me haver ligado por tantos lustros e com verdadeiro fervor, à esta Escola que hoje deixo com o mais vivo sentimento, moderado pela segura convicção de que, em sua nova sede, continuando sua luminosa fase ascensional, saberá eficazmente cooperar com as potentes forças do saber e fazer com que a nossa Pátria alcance aquela meta radiosa que tanto almejamos.

Ao encerrar a longa carreira do magistério, senti a obrigação de dar ainda uma lição aos meus alunos "antigos e recentes" — última lição da cátedra, não última da vida — consubstanciada no compêndio: "**Aplicações da Geometria Descritiva**".

Deixo, finalmente, aqui consignado meu cordial agradecimento aos distintos professores, meus colegas, aos meus alunos e aos funcionários da Universidade Federal do Paraná, pelos favores e atenção que sempre me dispensaram.

Curitiba, 2 de junho de 1975. — **José Cavallin.**"

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Com a palavra o nobre Deputado Alcides Franciscato.

O SR. ALCIDES FRANCISCATO (ARENA—SP) (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas, viemos de São Paulo e somos dos transportes. A nossa preocupação maior, por isso, repousa na política nacional, tutelada pelo Governo Federal, no que tange ao magno problema que se traduz pelo transporte de massa, no País, tal como consubstanciada no II PND, onde, com ênfase, são postos em relevo o metropolitano, as vias expressas, os trens de subúrbio e os ônibus expressos.

Daí a premente necessidade de impulsionarem os Governos Estaduais e Municipais os seus planos locais, para complementação dos estudos que objetivam as soluções magnas para a condução pública de que tanto carecem as populações, sem alternativas.

Em São Paulo, a situação dos transportes se agrava, sensivelmente, por ser a portentosa cidade pólo de uma área metropolitana que abrange 8.041 quilômetros quadrados, onde vivem 9 milhões e 855 mil pessoas, localizadas em 37 municípios — área mais densamente povoada de todo o País — a exigir um planejamento integrado para os serviços comuns de interesse metropolitano, do mais complexo planejamento, programação e coordenação, a médio e longo prazos.

O que se depara na Capital dos paulistas, hoje, estarrece o cidadão e deixa perplexo o homem público.

Em pronunciamento recente, proferido quando da V Conferência Nacional de Saúde, Roberto Raphael Weber, do Ministério do Trabalho, depois de positivar que, no País, gasta-se com acidentes de trabalho — custos diretos e indiretos — mais do que se despende com o Exército e com a Marinha juntos, pois, a cada minuto que passa, ocorrem, no Brasil, 7 acidentes de trabalho, totalizando 6.000 por dia útil trabalhado. Em 1974, verificou-se o montante de 1 milhão e 900 acidentes, gerando incapacidade para 65.500 operários. Segundo aquele estudioso, em São Paulo, em virtude de seu fabuloso parque industrial, constata-se 780 mil eventos, numa média de 2.540 acidentes por dia útil de trabalho, atingindo o total de horas perdidas o assombroso número de 23 milhões e 900 mil horas!

Mas não é esse o único ou principal flagelo social da grande Capital brasileira.

O trânsito, por igual, em São Paulo, segundo o técnico Rogério Belda, do Planejamento de Tráfego, da Companhia do Metropolitano, causa prejuízos, por congestionamentos, estimados em 480 milhões de cruzeiros por ano útil.

Estudos efetuados em 1973 comprovam que cada habitante da cidade poderia economizar Cr\$ 0,70 por dia se fosse aumentada de 11 para 25 km/hora a velocidade média do tráfego.

Assim, considerado o total de viagens feitas por dia, em veículos automotores, a economia seria de Cr\$ 2.100,00 *per capita* em um ano útil, ou seja, 0,5 bilhão de cruzeiros por ano!

Os prejuízos assim assinalados — fabulosos, sem dúvida — padecidos pela Capital paulista, atingindo, diretamente, as classes menos favorecidas, com reflexos diretos na própria economia nacional, estão a exigir as atenções dos poderes responsáveis, que têm à sua frente, ainda, outros problemas a reclamar soluções imediatas, e não menos relevantes, dos quais o da condução pública ganha relevância por todos os motivos.

Se não, é de ver-se. Proclamou o Instituto de Tráfego, da Universidade de Michigan, com propriedade e alhures, esta verdade incontestável: quem já tem metrô, amplia; quem não tem, não faz! Nós, não tínhamos metrô e o estamos fazendo, no Rio e em São Paulo, com investimentos que irão onerar, por muito tempo, as gerações. E mesmo os resultados dessas inversões fantásticas somente poderão ser aproveitados e usufruídos, verdadeiramente, pelos netos de nossos netos. Mas, debalde todo sacrifício, os 17 quilômetros da linha pioneira do metrô paulistano não suprirão as necessidades da população que se comunica pelas 5 mil ruas da cidade, onde 340 linhas de ônibus transportam 4,5 milhões de passageiros/dia, pela operação continuada de 7 mil ônibus que praticam 36 mil viagens diárias, com média de 700 passageiros/dia por veículo, vale dizer, transportando 66% dos habitantes da cidade, embora representem 10% no tráfego urbano.

Não constitui segredo a proclamação de que, para aliviar a situação, careceria o metrô de São Paulo, para desafogar o trânsito de superfície (onde um milhão de veículos de todos os tipos se comprimem), de nada menos do que 250 quilômetros, hoje, ou, 400 quilômetros em 1980. Segundo as melhores previsões, porém, em 1990 terá o metrô 90 quilômetros, a um custo fantástico de 40 milhões de dólares o km! Enquanto isso, a população motorizada cresce a um ritmo de 25% ao ano, diluindo todas as boas perspectivas do sonhado metropolitano, que, assim, poderá ajudar, mas estará muito longe de resolver.

Em São Paulo, no desempenho de transportes, além do metrô, insiste a Administração, ainda, na empresa pública, pelo sistema de ônibus, alimentando a CMTC que vive, na atualidade, os seus últimos 2 anos de contrato — previsto para 30 — e findar-se, agora, em 1977.

O episódio da CMTC é típico e contrastador, ilustra e positiva, de forma completa e cabal, o fracasso da empresa pública na realização do transporte coletivo de passageiros, onde empresas privadas,

não raro, alcançam sucessos, em todos os quadrantes do País, numa letora de exemplos positivos.

Com uma frota média de 850 a 900 veículos, a concessionária municipal paulista consome 72% de sua receita com o pagamento de mão-de-obra e exige, continuamente, do Poder Público, injeções maciças de vigorosos subsídios para a amenização dos seus prejuízos brutais e constantes. Um fato permite o traço firme do perfil dessa empresa que, por seus descaminhos, tornou-se conhecida em todo o território nacional: até há pouco, com 7.500 empregados, mantinha a CMTC nada menos do que 6.000 reclamações perante a Justiça do Trabalho. Não existe caso semelhante no País e, podemos acreditar, no mundo!

Em 1974, os prejuízos da CMTC foram de 121 milhões e 323 mil cruzeiros!

Para cobrir esse déficit, agora, a Prefeitura de São Paulo acaba de pedir um crédito de 139 milhões, que serão injetados, como subvenção, nos cofres da concessionária que já desfruta de outros favores fiscais, posto que não paga impostos ao Município, ao Estado e à União (nem mesmo a Taxa Rodoviária Única e o seguro obrigatório) desfrutando de avais do Governo para os seus empréstimos e financiamentos, arrecadando, ainda, abusivamente, 1% do total da receita de cada ônibus/frota das empresas particulares da Capital, pelo que auferiu mais de 9 milhões só no último exercício.

Mas longe de se definir uma política de transportes e se ensejar efetivas garantias à iniciativa privada que responde por 80% do transporte de superfície, em São Paulo, logrando, com descortino, a operação de uma frota de 6.000 veículos e a efetivação de uma objetiva relação custo/despesa/receita, capaz de bem assegurar a continuidade das 68 empresas permissionárias responsáveis, o que se tem constatado é um clima de desassossego e de inquietude, a se refletir, nervosamente, no próprio sistema e, de modo obliquo, nos meios sociais.

Paira, acima de tudo, uma interrogação em torno do que irá prevalecer em 1977, quando o contrato da CMTC e o das 68 empresas privadas que operam na mesma conjuntura estarão findos. Serão reformulados? Em que condições?

O caminho a ser percorrido, nesses próximos 2 anos, pelos responsáveis pelos transportes públicos da cidade que mais cresce na América Latina é intrincado e, no presente, não será fácil vencer todos os tropeços.

Na verdade, as empresas particulares padecem toda a sorte de pressões na atualidade, em verdadeira prova de fogo, a exaurir as melhores resistências, muito embora se proclame, aos quatro cantos, que a colaboração das mesmas será imprescindível, no amanhã, para a garantia, segurança e continuidade dos transportes urbanos da cidade.

Resta saber como poderão chegar lá e se as suas frotas resistirão — sem renovações e ampliações e mesmo uma adequada manutenção — no compasso de espera em que todas se encontram.

Há pouco, por iniciativa da Administração passada, implantou a municipalidade paulistana novo sistema de operação para as linhas de ônibus, sob inspiração no PIT (Programa de Integração dos Transportes). De efetivo, o PIT preservou toda a área central urbana da cidade para as linhas da CMTC, marginalizando mais uma vez as empresas particulares. Por força ainda do PIT, passou a CMTC a operar linhas especiais que já se elevam a 30, com passagens ao preço de Cr\$ 2,50, e sem especialidade alguma, enquanto os ônibus das demais linhas cobram a tarifa de Cr\$ 1,00 para percursos de até 40 quilômetros.

A atual Administração Municipal soube manter a situação anterior e foi além no protecionismo dispensado à CMTC, colocando para sua Presidência o próprio Secretário Municipal dos Transportes e também, como um de seus diretores, o Diretor do Sistema Viário da cidade.

É evidente que, ao mencionarmos este fato, estamos analisando apenas o aspecto e não o homem. Tanto o engenheiro hoje titular da Secretaria Municipal de Transportes, como o técnico que dirige o

sistema viário paulistano são homens de reconhecida competência e indiscutível valor moral, ambos responsáveis por importantes serviços já prestados ao Estado. A cidade, porém, apenas considera inusitado e incompatível o acúmulo de duas funções sumamente sobrecarregadas, uma de diretriz e outra de planejamento. Em tais funções e atividades haveria resultados mais compatíveis se fossem elas exercidas não por um, mas por dois técnicos, técnicos que se completariam nas diretrizes a serem imprimidas para soluções tão complicadas.

Os reclamos da concessionária, da companhia mista, da empresa que se rege pela lei das anônimas, da entidade autônoma que deveria ser padrão de então, passaram a se confundir com os interesses diretos e conjugados da própria administração, sem tramitação burocrática, crivo de exames dos órgãos técnicos, estudo de reflexos nos serviços competitivos e existentes, pois, no despacho dos mesmos, o juiz e a parte se confundem, numa forma *ad hoc* que está deixando em sobressalto as empresas privadas que cortam na própria carne e confiam nos homens, mas não ao ponto de presumirem sua infalibilidade.

Nada para evidenciar os temores dos que não participam da corte administrativa do que um bom exemplo: por medida de salvacão, e excepcional, ou como protecionismo mesmo, observa-se, ainda, agora, em São Paulo, com a decantada integração ônibus-metrô, no início da operação da linha norte-sul do metropolitano, que somente a CMTC obteve autorização para a operação desse serviço.

Enquanto isso, as empresas privadas padecem as concorrências, sofrem invasões nas zonas que já serviam de sobejo, sendo minadas nas suas estruturas, abaladas e desfalcadas, num desestímulo que não se justifica. Tudo indica que essas empresas, ao contrário, deveriam ser estimuladas, amparadas, preservadas pela fabulosa soma de recursos que precisam investir, continuamente, em transportes para a garantia da própria demanda, suprindo o que o Poder Concedente não realiza, total e diretamente. E, assim, não o fazendo, também não deixa que se faça.

Trata-se de um potencial de recursos humanos qualitativa e quantitativamente considerados que não pode ser desperdiçado ou desprezado, sob pena de se criar o caos para a cidade que já padece, de forma desesperadora, uma série enorme de flagelos sociais.

Nossa palavra — nesta hora — como homem de transporte — tem sentido de alerta e de conclamação, dirigida principalmente aos responsáveis pelos problemas públicos da cidade paulistana e aos transportadores conscientes, para que possam, unidos, encontrar — sem dissensões — os rumos definitivos para 1976, a fim de que, em 1977, não venham a se lamentar de não terem, em 1975 — neste exato momento — cuidado de tão grave problema, de cuja solução feliz não pode prescindir a população paulistana.

Prevista para transportar um milhão de passageiros diários, a linha norte-sul do metrô está transportando 40 mil, muito longe, assim, das mirabolantes perspectivas antes consideradas.

O próprio Prefeito de São Paulo admite que a cidade hoje carece de transportes para 10 milhões de passageiros por dia.

Ora, não se pode, diante de tão expressivos números, cruzar os braços e sonhar com alucinantes planos de salvação exclusivos de uma companhia que nada provou em 27 anos e de um metrô que mal começa, ao custo de 40 milhões de dólares o quilômetro, deixando-se ao abandono os que militam na empresa privada, com uma experiência inestimável em transportes coletivos e que estão colocados à margem de todos os estudos, de todos os planos e de todas as programações, num tratamento injusto e inqualificável, pois deles, e não dos pretensiosos técnicos de gabinete, depende a sorte da regularidade, da continuidade e da segurança dos transportes públicos da portentosa capital paulistana.

Temos certeza de que a Administração Municipal — pelo estofo e pela formação de seus responsáveis — retroagirá em seus métodos e convocará para a mesa dos debates aqueles que serão também, e com o mesmo direito, capazes de garantir para São Paulo o transpor-

te de que precisa a sua população sofrida e abandonada, que amarga nas filas o tempo que poderia desfrutar no recesso de seus lares simples, conhecendo e convivendo com seus familiares, de forma humana, como se deve viver, como gente que é gente.

Se os demais serviços públicos encontram óbices, às vezes intranponíveis, para soluções práticas e imediatas, o mesmo não ocorre com os transportes coletivos de passageiros, quando confiados à iniciativa privada e delegados a organizações capazes e idôneas, dentro de uma condição justa, mediante um regime definido, com direitos e obrigações demarcados, onde o interesse social tenha prevalência e prioridades.

Trazendo ao conhecimento da Nação o que se passa em tão relevante setor da economia nacional, pois falamos da primeira cidade brasileira, temos certeza de que nossos propósitos colimarão os seus mais altos objetivos, para que se possa, pelo bem comum, salvar São Paulo de uma crise de catastróficas consequências, ditada não pelo poder maior das forças da natureza, mas, lamentavelmente, pela incúria de nossos homens.

E isso não acontecerá, assim o esperamos, pois, acreditamos em nossa gente, confiamos em nossos homens.

Que Deus a todos inspire, são os nossos ardentes votos.

Temos dito.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Com a palavra o Sr. Deputado Antunes de Oliveira.

O SR. ANTUNES DE OLIVEIRA (MDB—AM) (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, nobres Congressistas, tenho dois assuntos para hoje. Sempre entendi que a imensa bacia hidrográfica da Amazônia brasileira, deve ser usada a bem do progresso do País, através de um sistema de navegação. Eis aí o meu primeiro assunto.

Transcrevo, a seguir, Sr. Presidente e Srs. Congressistas, matéria publicada no *Jornal do Brasil*, de 17-8-75, pela qual se verifica que há muito a fazer pela navegação do majestoso e imenso rio Amazonas, o "Mar Dulce" dos pioneiros. Urge que as empresas particulares e os Governo Federal, Estadual e Municipal executem uma política com vistas à modernização do sistema de navegação da bacia Amazônica. Onde estão os órgãos governamentais? Que realiza o Poder Público? Qual o programa em execução? "O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever".

Eis a matéria:

"Navegar é preciso, viver não é preciso". A construção poética de Fernando Pessoa, popularizada em música por Caetano Veloso, nunca se enquadrou tão bem para refletir a atual situação dos proprietários das embarcações responsáveis pela integração das localidades ribeirinhas dos rios amazônicos, com o transporte de passageiros e cargas em geral, que estão às margens do naufrágio econômico e financeiro.

Travando entre eles mesmos uma solitária luta desleal, os velhos e simples armadores continuam singrando os rios do Amazonas, conduzindo doentes, remédios e alimentação para as mais longínquas localidades, enfrentando as dificuldades mais adversas porque, para eles, o importante é navegar. E navegar é viver.

Como nas histórias fantasiosas de Hemingway, eles deslizam pelas águas como aventureiros profissionais. Fazem do leme uma profissão de fé e esperança. O horizonte de seus objetivos está em cada pequeno porto improvisado, onde as pessoas descem ao encontro de sua terra e a população espera por remédios e mantimentos.

O Rio e a Vida

Não desistem, porque acham que o rio comanda a vida. Mas houve dias melhores. O comandante Leônidas Daniel Pereira, que por mais de 30 anos navegou pelos rios amazôni-

cos, entende que o Governo "se esqueceu de que os rios são os caminhos por onde anda a população interiorana". Reconhece que as estradas são importantes à integração, mas os rios são fundamentais, como os verdadeiros caminhos por onde se navega para alcançar os 44 municípios do Amazonas. Lamenta que, atualmente, a população permaneça parcialmente isolada, obrigada a viajar em pequenos barcos, junto com cargas e animais. Com saudade, lembra os navios, as *gaiolas* e as chatinhas que regularmente faziam o percurso dos rios Juruá até Cruzeiro do Sul; Purus até Boca do Acre; Acre até Rio Branco, Brasília, e Xapuri; Madeira até Porto Velho; Negro até Barcelos; Rio Branco a Caracará e Boa Vista; e o Baixo Amazonas, aportando nas barrancas.

José Amaro da Silva, hoje com mais de 80 anos, recorda que os navios subiam os rios em obediência a uma rigorosa pontualidade. Nessa época, os passageiros eram tratados com muito conforto e "a louça nos navios era de porcelana e cristal. A alimentação era superior à dos hotéis de luxo. Tinha até médicos e enfermeiros, além de música e outros divertimentos a bordo. Era um sonho viajar de navio, porque até na terceira classe se passava bem".

Omissão e Êxodo

Sem apoio oficial, tudo se transformou. Hoje, os barcos se encontram em situação lastimável e os passageiros se confundem com as mercadorias. Os rios estão abandonados. Como diz o comandante Leônidas Pereira: "Se o Governo tivesse empregado apenas um quinto dos recursos destinados às rodovias às hidrovias, melhorando os canais e renovando a frota de navios, os municípios amazonenses não estariam isolados". Para ele, desde que o Brasil foi descoberto "nunca tiraram uma só pedra do fundo de nossos rios".

Com a omissão da Empresa de Navegação da Amazônia, que recentemente anunciou a reativação de suas linhas, colocando em atividade modernos e rápidos navios, a região mais atingida foi a de Purus—Acre, que antes era servida por cerca de seis chatinhas, tanto no verão como no inverno. Essas embarcações transportavam passageiros e cargas, entre Belém e Manaus, indo até Rio Branco, Xapuri e Brasília.

Para o radiotelegrafista Raimundo do Nascimento, viajante por vários anos pelos rios do Amazonas, esse isolamento provocou o êxodo rural para Manaus, criando sérios problemas sociais. Afirma que a retirada dos navios dos altos rios "acabou com tudo, com a vida interiorana, principalmente nas localidades servidas pelas chatinhas, que tinham condições de navegar com o calado de até quatro pés, atingindo os portos distantes em qualquer época do ano".

Agora, o presidente da Empresa de Navegação da Amazônia, Clóvis Wiklenski França, pretende reformular a companhia e fazê-la funcionar "como nos velhos tempos". Para tanto, já recebeu os primeiros relatórios do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo, que sugeriu a construção de navios econômicos e velozes, para o transporte de passageiros. Duas embarcações, de uma série de 10, já foram encomendadas e deverão ser entregues até o final deste ano.

Mais Prejudicados

Mas se o transporte fluvial apresenta perspectivas de melhora, com o novo plano da Enasa, os mais prejudicados serão os pequenos proprietários das embarcações que, durante todo o tempo em que o Governo federal se omitiu, eles continuaram integrando as localidades ribeirinhas. A única alternativa seria recorrer à delegacia regional da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam) em Manaus. Ela dispõe de uma verba de Cr\$ 25 milhões para o Amazonas. Mas esse órgão do Ministério dos

Transportes somente concede auxílio às grandes empresas, devidamente regularizadas, que possuam embarcações com capacidade de carga superior a 400 toneladas.

Por isso, os pequenos armadores, a maioria das 12 mil 670 embarcações registradas pela Capitania dos Portos de Manaus, estão desalentados. Travam, atualmente, uma luta solitária, prejudicada pela falta de carga que provoca uma concorrência, considerada desleal, entre eles próprios.

Mesmo assim, continuam integrando os 44 municípios do Amazonas, quebrando o isolamento geográfico. As dificuldades são as mais diversas. Pagam uma taxa de atracação às margens do rio Negro, onde não existe cais. As rampas para o embarque e desembarque são improvisadas e dificultam e atrasam todo o esquema de trabalho. A administração do Porto de Manaus também cria problemas: qualquer irregularidade, por mais simples que seja, como a falta de um tripulante, é motivo para que a embarcação fique retida, com passageiros e carga, no chamado *Curral dos Navios*. Para a liberação, o proprietário é obrigado a pagar uma multa de Cr\$ 3 por tonelada.

O transporte de passageiros é de acordo com a distância. A carga tem avaliação pelo volume ou peso: a base média é de Cr\$ 10 por volume e Cr\$ 500 por tonelada. A passagem de cada pessoa varia entre Cr\$ 40 a Cr\$ 400. Mas é obrigada a dormir em rede e fazer sua própria refeição.

Erivelto Mota Alecrim, proprietário e comandante do navio *Manicoré* está há 20 dias em Manaus à espera de cargas e passageiros para Porto Velho. Não gosta de ficar ancorado, sem nada fazer. Porque para ele, assim como para Fernando Pessoa, "navegar é preciso. Viver não é preciso..."

O segundo assunto, Sr. Presidente, de que já tratei anteriormente desta tribuna, refere-se ao Projeto Aripuanã. Não é possível que, neste momento e neste País formidável, projeto de pesquisas de tão alto interesse nacional esteja sendo posto de lado. Irregularidades apontadas por Tibor Paal e outros estão a dizer que é possível virem a ser paralisadas as pesquisas do Projeto Aripuanã, na cidade de Humboldt. Neste caso, apelo ao Conselho Nacional de Pesquisas, aos Srs. Ministros Reis Velloso, Rangel Reis, ao Diretor do Instituto de Planejamento Econômico e Social, e, ainda, ao Governador José Garcia Neto, de Mato Grosso, que tudo façam, além do que já fizeram, para que seja salvo o Projeto Aripuanã, na Amazônia brasileira.

Transcrevo reportagem do "*Jornal do Brasil*", de 11 de agosto deste ano, acerca do Projeto Aripuanã e do Núcleo Humboldt.

Sr. Presidente e nobres Srs. Senadores e Deputados, não se pode brincar com algo tão sério. As irregularidades são apontadas; as notícias correm, desabonadoras; os documentos publicados demonstram que o Projeto Aripuanã não está sendo levado a sério. O que me impressiona não é só o prejuízo financeiro, mas também o prejuízo na pesquisa científica em nosso País:

"Aripuanã — Mato Grosso — "Sr. magnífico reitor da Universidade Federal de Mato Grosso, Sr. Gabriel Novis Neves. Tendo em vista diversas irregularidades quanto ao pagamento do pessoal que trabalha nesse núcleo, como também fornecedores localizados aqui em Humboldt, elaborei para vosso conhecimento três quadros anexos. Neles, V. Magnificência poderá observar a série de irregularidades que vêm ocorrendo na administração do núcleo pioneiro de Humboldt. Solicito a V. Mgia, providências no sentido de serem sanadas essas irregularidades que no caso de conhecimento público muito poderão concorrer para o desprestígio da UFMT do Projeto Aripuanã. Esclareço ainda que todos os trabalhadores estão cientes que a importância destinada a seus pagamentos foi entregue ao Sr. Pio Veiga e que o mesmo não os efetuou em sua totalidade.

Os trabalhadores querem se deslocar até Cuiabá a fim de acertarem seus saldos. Quanto aos serviços de montagem dos blocos pré-fabricados, informa a V. Mgcia, que os mesmos se encontram parados por falta de pregos já solicitados anteriormente. Estamos necessitando urgente de remessas de alimentos. Há dias nossa alimentação é deficiente. O rádio está danificado, impossibilitando nossa comunicação por essa via. Aguardo providências urgentes de V. Mgcia, sem as quais a situação se tornará insustentável, colocando-me ainda a seu inteiro dispor para qualquer esclarecimento necessário, subscrevo-me atenciosamente. **Tibor Paal**, gerente de operações do Projeto Aripuanã, núcleo pioneiro de Humboldt".

Privações

Em meados de 1974, o engenheiro húngaro e especialista em estanho, Tibor Paal, desde janeiro de 1973 trabalhando como uma espécie de "faz tudo" em Humboldt, núcleo pioneiro do Projeto Aripuanã, no extremo norte de Mato Grosso, na selva amazônica, "já não agüentava mais de tantas privações". E também "não agüentava mais ver os trabalhadores daqui, ruínas de vida, reclamando, reclamando com toda a razão". O rádio não funcionava, não havia avião para transportar quem quer que seja pelos 800 quilômetros de selva que separam o núcleo Humboldt — ao lado da Vila de Dardanelos e da Cachoeira das Andorinhas — até Cuiabá para pedir auxílio. Então, passaram-se muitos dias — "uns trinta" — até que um avião chegou para levar até Cuiabá uma carta desesperada, informando sobre o que acontecia no núcleo pioneiro de Humboldt. A carta recebida pelo reitor Gabriel Novis Neves, ex-secretário da Educação do Governo de Mato Grosso, causou surpresa, "porque eu pensei que tudo estava bem no local, já que o Sr. Pio Veiga havia sido incumbido pela Universidade para pagar os operários de Humboldt e inclusive tinha uma boa quantia para isso" — segundo afirmação do reitor da UFMT, que posteriormente chamou Pio para se explicar e para o demitir.

Na última semana, todo o Projeto Aripuanã e o Núcleo Humboldt foram assumidos efetivamente pelo Conselho Nacional de Pesquisa (CNPq) e então o engenheiro Tibor Paal, magro, olhos azuis, baixo e muito respeitado por todos os trabalhadores do local, voltou a conhecer um sentimento muito esquecido ali: alegria. Movimentando-se por todos os lados ele pedia a atenção de seus 25 companheiros e afirmava "o pagamento vai sair" e dava a impressão de que finalmente o medo tinha acabado após tantos meses. Afinal, permanecer na selva amazônica, longe de tudo e de todos, com um grupo de homens e suas famílias, sem dinheiro e sem esperanças, durante mais de oito meses havia sido para ele "a pior experiência de minha vida, mais ainda do que quando prestava serviço no front russo na Segunda Guerra Mundial".

Na última semana ele recebeu Cr\$ 53 mil, correspondente a seus salários atrasados e viu com alegria seus 25 companheiros de trabalho e privações em Humboldt receber da equipe do CNPq que agora dirige Aripuanã, um total de Cr\$ 368 mil em salários atrasados. Ele viu também o pessoal do CNPq informar que "a partir de hoje esse projeto tem uma nova história para contar". Assinou um contrato individual de trabalho com os novos dirigentes do Projeto (vai ganhar Cr\$ 7 mil 100 mensais assessorando o novo dirigente local de Humboldt, Ezequias Heringuer) e viu 25 outros contratos assinados (16 dos quais com o polegar direito), coisa que nunca aconteceu naquele local desde que passou a integrar o Projeto Aripuanã para trabalhar ali a convite do então gerente geral, professor Pedro Paulo Lomba, da UFMT.

Isto no início de 1973, quando ninguém esperava — nem mesmo os Ministros Reis Velloso, Costa Cavalcanti e o então Diretor do Instituto de Planejamento Econômico e Social Rangel Reis — que um Projeto definido pelo seu criador Pedro Paulo Lomba (que se autodefine como "o parteiro" de Humboldt) como "a fortaleza da selva ou resultado final da grande batalha travada na floresta alta de Aripuanã e nos gabinetes climatizados de Brasília", chegasse a tamanho grau de decadência, ironizado nas ruas de Cuiabá como "grande farsa" e nos gabinetes oficiais do Governo de Mato Grosso "como cidade rombo" (de Humboldt, seu nome original), conforme expressão do Sr. Ruy Santana, assessor de divulgação do atual Governador José Garcia Neto.

O Grande Sonho

— Naquela época tudo era um grande sonho — afirma Adolfo Ferreira dos Reis, um mineiro, espécie de chefe de obras da Prefeitura de Aripuanã, residente na Vila de Dardanelos, em frente ao núcleo de Humboldt, em plena selva amazônica, e continua: "Isso que aí está, essa decadência toda é por causa da vaidade e da pouca experiência de um sujeito louco que queria ser dono do mundo, esse professor Pedro Lomba".

Esse professor que gosta muito de comparações (por exemplo, ele compara o núcleo Humboldt com as experiências de Jacques Costeau relacionadas às condições de trabalho para oceanautas, em 1966) idealizava assim o Projeto Aripuanã ainda em 1972: "O projeto será executado através de clareiras gigantes, pré-dimensionadas, interligadas por redes rodoenergéticas e de comunicações separadas por imensas áreas verdes, destinadas à implantação de empresas subflorestais, num conjunto equilibrado e funcional de grandes e pequenas clareiras — o arquiclero — projetado para o desempenho de funções econômicas e sociais específicas".

E exemplificava assim, ao explicar as dezenas de projetos de pesquisas caprichosamente desenhados naquela ocasião: "Humboldt terá a função de casa experimental contemporânea da Amazônia". E mais adiante: "Para beneficiar efetivamente a economia e a sociedade regionais e nacionais, o Projeto Aripuanã deve encontrar o campo de ação livre de erros, de restos de projetos e de empresas fracassadas e Aripuanã uma vez preservado do empirismo e da ação predatória poderá fornecer campo aberto aos inventores e produtores desta e de outras gerações".

O projeto sempre foi importante. Tanto assim que num dia de 1973, o cineasta Nelson Pereira dos Santos esteve em Humboldt e saiu de lá dizendo após mais de 20 dias de permanência ("o pessoal do cinema ficou aqui uns 20 dias", afirma Tibor Paal): "É um clima de filme de John Ford para ser rodado com câmera submarina. Índios, mocinhos e bandidos, dentro da floresta amazônica, debaixo de chuva o tempo todo. Um festival de lama e de capacidade de trabalho. Filmei exatamente o que vi: uma nação maravilhosa e um povo duro, mágico, liderados por uma mente de ficção científica".

E o professor de "mente de ficção científica" mostrava bem o seu dom ao analisar a paralisção, em novembro de 1973, de toda a operação de montagem do núcleo Humboldt, por causa das chuvas, quando afirmou: "Tínhamos dois acampamentos básicos, de comando e de serviços, o Cinta-Larga Hilton no canteiro de pré-fabricação e o Malária Palace, na cabeceira da nova pista de pouso".

A realidade triste

Atualmente, na condição de ex-gerente geral do Projeto Aripuanã (afastado desde final de 1974), o professor Pedro Paulo Lomba critica os "tecnoburocratas" de Brasília como

responsáveis pelo fracasso do Projeto Aripuanã até agora. Burocratas ou não, teóricos ou não, o certo é que quem for a Humboldt pensando em encontrar uma "Cidade-laboratório" (as verbas federais para lá destinadas, mais de Cr\$ 13 milhões até que justifiquem esse pensamento), em plena selva amazônica, em lugar do "povo mágico" encontrará duas vilas extremamente pobres: a de Dardanelos, descoberta em 1911, construída e habitada por 700 caboclos capazes de enfrentar todo o rigor da selva e em frente o núcleo de Humboldt com umas 160 pessoas cansadas, doentes, mal nutridas, mal pagas, e maltratadas.

O núcleo Humboldt tem 11 casas pré-fabricadas compradas em São Paulo à indústria Bel-Recanto, um restaurante e um hospital pela metade, uma casa de drinks com barzinho denominada "Cinta-Larga", um marco da inauguração do núcleo, um mastro com uma bandeira brasileira esbranquiçada pelo tempo, ainda hasteada, um campo de pouso mal aberto. No núcleo ainda existem um trator de esteira, um vibrador e um pé de carneiro para compactar, duas carroças, duas **pick-ups**, cinco moto-serras quebradas, um tanque de gasolina, de 3.600 quilos, furado, aparelhos para solda enferrujados, dois rádios (um quebrado), duas geladeiras velhas, um cofre e restos de fibra de lá jogados sob uma das casas, equipamentos que, para Tibor Paal "não podem ter custado mais de 1,5 milhão de cruzeiros".

No escritório central de Humboldt, — uma construção a dois metros do solo e que de acordo com José Rosa Morais (o Dego), espécie de administrador da Vila de Dardanelos "custa pelo menos 400 mil cruzeiros" — os arquivos estão amarelecidos pelo tempo e se encontram misturados a fotos de mulheres seminuas tiradas no local, além de outras de mulheres vestidas com camisetas do Projeto, posando languidamente às margens da Cachoeira das Andorinhas. Há também muita coisa dos velhos sonhos do início do Projeto e um diário dos meses finais de 1973. O livro "Serviço de Rádio" está incompleto e a parte clara anotada vai de 20 a 27 de outubro de 1973 dando então por encerrado o ano, a assinatura de Pio Veiga, um dos ex-gerentes do Projeto Aripuanã, espécie de braço direito do professor Paulo Lomba. No livro, a partir de 1º de janeiro até 25 de abril de 1974 tem anotações claras. No dia 6 de janeiro, diz o seguinte: "De Pio Veiga para Fernando Moura. Estamos encontrando muita dificuldade para fazer inquérito em virtude da campanha contrária levantada por elementos da Prefeitura". Há outras anotações: "De Pio Veiga para Fernando Moura. Sr. Fontoura manda saber se Fernando tem notícias da maleta dele". E ainda: "De Pio Veiga para Pedro Lomba, solicitando feijão, açúcar, charque, leite, óleo, banha, macarrão, fósforo, vela, gasolina e óleo diesel (3 de fevereiro de 74). E também: "De Pio Veiga para Ivo Scaff. Solicito urgentes instruções local replantio mudas magras. Comunico corremos sério risco perder todas as mudas, que já sentem problema de espaço (4 março 74). E outro ainda: "De Pio Veiga — Favor discar para 2002, chamar Dona Tanita e avisar que Sheila está aqui em Aripuanã, mas seguirá no primeiro avião. Fique des preocupada. Aqui tudo bem, abraços" (Sheila, pelo que consta em Cuiabá, costumava exercer a profissão de cantora na boate Sayonara em Cuiabá).

— Aqui nunca vi dinheiro — afirma Tibor Paal — o que mandaram devia se extraviar em Cuiabá. O primeiro pagamento ao pessoal do projeto foi feito em setembro de 1973 (e muitos estavam empregados desde início de 1973). O pagamento seguinte ocorreu em dezembro de 1973, depois setembro de 1974 e em seguida, dezembro de 1974 e agora, com o CNPq: "Sempre foi atrasado", conta ele.

Na última semana, quando do pagamento do pessoal de Humboldt pelo CNPq, apenas Francisco Silva, de 14 anos,

não conseguiu receber, cuja mãe disse para o gerente de pessoal do CNPq: "Meu filho nunca recebeu nada daqui e foi contratado pelo Sr. Pio Veiga por Cr\$ 400,00 mensais". E em resposta Jorge Valente disse: "Não temos condições de resolver isso agora e o Sr. Pio Veiga é que é o responsável por isso".

Nessa última semana também, 20 pessoas foram enviadas de Humboldt para Cuiabá, todos com malária e outras doenças, já que o hospital criado pelo Projeto, pela metade, não funcionava "o que provocou a morte de algumas pessoas aqui sem tratamento", dizem alguns trabalhadores. José Rosa Morais, o "Dego", é quem conta: "Isso aqui não deu certo porque havia muita vaidade e o pessoal do Projeto quis acabar com qualquer chance de Dardanelos de desenvolver. O Lomba quis e fechou uma vez a única via de acesso de Dardanelos (um amontoado de casas de pixaua, palmeira e sapé) a Humboldt, com um trator e muita madeira". E mostra até onde foi a hostilidade no local: "A professora Anita Paula estava em Humboldt e foi proibida pelo Lomba de ir até a Vila de Dardanelos, exigindo que fossem evitados contatos com a gente".

E "Dego" ainda: "Eles arrancaram as roças que existiam em frente a Humboldt e sem indenizar ninguém impediam o plantio e que houvesse alguma produção, sob a alegação de que isto aqui era uma cidade científica. Agora a prefeitura está dando lotes ao pessoal para plantar novamente. — O professor Lomba explicou para a gente que nós íamos ser transferidos para o outro local por causa da Cidade-Laboratório e nós protestamos com isso — afirma Adolfo Ferreira, também morador de Dardanelos, acrescentando: "Ele perdeu o fio da meada por vaidade e eu acho que o problema foi gasto demais pois o pessoal até mandava avião para Cuiabá buscar uma lata de óleo só, e isso é desperdício (um vôo fica em oito mil cruzeiros). A picada que abrimos selva adentro até Fontanilas (217 quilômetros) não contou com a ajuda de ninguém de Humboldt e os burros que o professor diz que teve que buscar na selva para puxar madeira aqui, fomos nós que emprestamos e não houve trabalho nenhum nisso".

José Rosa continua: "Cada casa dessa que aí está custou pelo menos 400 mil para buscar a madeira em São Paulo, enquanto uma casa com madeira daqui fica em 40 mil no máximo. O Lomba trouxe três cozinheiras de fora a Cr\$ 1.500,00 cada uma, quando poderia utilizar a mão-de-obra daqui".

— Ele dizia que aqui seria uma cidade que não precisava de estrada, pois o abastecimento só seria feito por via aérea — afirma Adolfo Ferreira e "é por essas extravagâncias que isso aqui morreu. O Lomba se achava mártir e foi ele que espalhou esse negócio de que homem aqui não aguenta viver mais do que seis meses por causa da chuva, calor. Se isso for verdade, como é que eu vivo aqui há cinco anos e tem gente que aqui mora tem quarenta anos"? Dego diz que houve falhas graves: "Estávamos fazendo uma picada na selva e um rapaz quebrou a perna. Eles estavam com o avião parado e eu implorei, pedi por amor de Deus que levasse o rapaz para Cuiabá e eles não permitiram e foi o Pio Veiga quem não deixou". Para Dego, "a Amazônia é uma onça pintada e cada parte tem suas coisas e isso eles não respeitaram. Por isso Humboldt não criou aqui nem escola, nem hospital, nem horta, nem nada. Eles queriam impor as coisas com ameaças até".

Contas estranhas

O dinheiro destinado ao Projeto ninguém quer falar. Há uma frase que explica muita coisa: "A gente nunca viu", como diz Jonas Rodrigues que, como seus companheiros, se

alimentou nos últimos oito meses graças à prefeitura que gastou mais de 150 mil para abastecer e cuidar do pessoal abandonado pelo Projeto. Muita gente comprou fiado coisas nos pobres empórios de Dardanelos e quando recebeu agora o pagamento tinha mais dívida do que dinheiro a receber.

A equipe do CNPq que encampou o projeto, promete para breve informações sobre as contas do projeto geridas pela administração anterior, calculadas em mais de Cr\$ 30 milhões. Quantia que ninguém sabe onde foi aplicada, uma vez que problemas fundamentais não foram resolvidos. Apenas duas pesquisas foram feitas (do Evando Chagas e do Radam). Luís Antonio Albuquerque, supervisor atual do Projeto pelo CNPq acrescenta: "Não sabemos onde estão as 100 caixas — arquivos de pesquisas que a administração anterior diz que tem". Um piloto de Cuiabá, por exemplo (Haroldo Ribeiro) conta que Lomba e seu pessoal trabalhavam com uma empresa de táxis aéreos clandestina de Londrina e isso durou dois anos e a hora de voo custava mil cruzeiros ("uns dois milhões foram gastos de avião, no mínimo").

O certo é que o dinheiro recebido pelo Projeto, se foi suficiente para muita coisa, não o foi por exemplo para retirar de Vilhena, em Rondônia, a 250 quilômetros de Humboldt, 35 toneladas de material de construção destinado à Cidade-Laboratório e 15 toneladas de equipamentos de uma usina hidrelétrica de 600 KVA destinados à região e que lá se encontram há mais de um ano. Esse dinheiro também não foi suficiente para que o motor de 36 KVA, que gerava energia para Humboldt, fosse consertado após ter explodido em setembro de 74, deixando o núcleo sete meses sem luz até que outro motor fosse colocado em abril deste ano (o outro está no conserto até hoje em Cuiabá). O dinheiro também não foi suficiente para que se impedisse a prospecção de jazidas minerais a 180 quilômetros do local do projeto por um grupo francês a serviço particular (e o projeto se propôs a evitar o processo predatório na Amazônia).

Em Cuiabá, o supervisor do Projeto pelo CNPq em novo contato com os fornecedores de mantimentos (que mandarão alimentos para Humboldt a cada 15 dias a 50 mil mensais), encontra uma dificuldade: crédito. Os comerciantes diante dos pedidos perguntam: "Para onde?" E Luís Antonio Albuquerque: "Para Aripuanã". E os comerciantes: "Então só aceitamos pagamento antecipado e à vista".

Como brasileiro não posso deixar de sentir que projeto de tanto interesse para o Brasil e para o mundo apresente tais irregularidades a ponto de estar ameaçado de ter suas atividades paralisadas.

Lanço o meu protesto e o meu apelo, para que o Projeto Aripuanã, pelo seu alto valor científico, possa prosseguir.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Ernesto Valente.

O SR. ERNESTO VALENTE (ARENA—CE) (Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas, desejo fazer o registro da posse do Engenheiro Edilson de Melo Távora na Presidência da Companhia Nacional de Alcalis, para a qual foi eleito por indicação e a convite do eminente Presidente Ernesto Geisel.

Possuidor de larga folha de serviços prestados ao Brasil e muito especial para o Ceará, o Engenheiro Edilson de Melo Távora, portador de todos os requisitos necessários ao desempenho daquela importante função, irá por certo imprimir aquele impulso desenvolvimentista que o Governo e o País esperam da sua atuação à frente da grande empresa industrial brasileira.

Tivemos oportunidade de comparecer à sua concorrida posse e, em seguida, atendendo a convite seu, visitamos demoradamente, em Cabo Frio, o importante parque industrial da Companhia Nacional de Alcalis. Realmente, ficamos entusiasmados ante o trabalho que

ali se realiza em benefício do País, estando aquela Companhia dando conta de importante parcela do suporte industrial brasileiro, com a sua produção de barrilha, tão indispensável a grande número de indústrias da maior importância para o Brasil.

Agora, tem o Engº Edilson Távora pela frente a implantação da nova fábrica da Companhia de Alcalis, que está programada para o Nordeste, estando a sua sede designada para a cidade de Macau, no Rio Grande do Norte, importante centro salineiro daquele Estado.

Realmente, a indústria salineira do Rio Grande do Norte, suporte da economia do Estado potiguar, também tem, no Estado do Ceará, um dos setores mais importantes da produção nacional. Esperamos que os excedentes da produção do Rio Grande do Norte sejam absorvidos pela fábrica de alcalis a ser implantada dentro em breve no Rio Grande do Norte, com capacidade para produção de mais de 200 mil toneladas de barrilha, e que virá a absorver, em futuro próximo, os excedentes ou parte da produção cearense, sobretudo aquela que, pela sua qualidade e dentro das normas atualmente vigentes, somente poderá ser utilizada na indústria de alcalis.

Sr. Presidente, ao ensejo deste registro, desejamos apresentar as nossas congratulações, em primeiro lugar, ao Engenheiro Edilson de Melo Távora pela honrosa investidura que lhe confiou o Governo, mas, sobretudo, desejo felicitar a própria Companhia de Alcalis, que terá à sua frente um dirigente capaz, trabalhador, consciente de seus deveres e que, por certo, irá impulsionar aquela importante empresa.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Está findo o período destinado a breves comunicações.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Votação, em primeiro turno, das Propostas de Emenda à Constituição nºs 11 e 12, de 1975, que visam a dar nova redação ao art. 36 da Constituição, tendo

PARECER, sob nº 62/75-CN, da Comissão Mista, pela aprovação da Emenda nº 1 (substitutivo) apresentada à Proposta nº 12.

Nos termos regimentais, votar-se-á a Emenda nº 1, que tem preferência regimental, por tratar-se de substitutivo.

Nos termos do art. 49 do Regimento Comum, poderão usar da palavra para encaminhar a votação quatro Deputados e quatro Senadores, sendo facultado a cada orador falar por cinco minutos. **(Pausa.)**

De acordo com o Regimento Comum, é necessária a presença de 286 Srs. Congressistas, para que haja **quorum** especial para a votação da matéria. Como é evidente que no plenário não se encontram 286 Srs. Congressistas, a Presidência vai suspender a sessão por 10 minutos e acionar as campanhas, para verificar a possibilidade de formação de **quorum**.

Está suspensa a sessão.

(A sessão é suspensa às 19 horas e 5 minutos, sendo reaberta às 19 horas e 15 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Está reaberta a sessão. Como persiste a falta de **quorum** para votação das Propostas de Emenda à Constituição nºs 11 e 12, a Presidência adia a votação da matéria, que será realizada em sessão conjunta a ser oportunamente convocada.

Nos termos do § 3º do art. 47, da Constituição, foram encaminhadas a esta Presidência as Propostas de Emenda à Constituição nºs 20 e 29, de 1975. Com vistas à leitura das matérias e demais providências à tramitação dessas Propostas, convoco sessão conjunta do Congresso Nacional a realizar-se amanhã, às 19:00 horas, neste plenário.

Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 19 horas e 20 minutos.)

REFORMA ADMINISTRATIVA

(obra elaborada pela Subsecretaria de Edições Técnicas)
DECRETO-LEI Nº 200/67 — redação atualizada

- Legislação citada
- Legislação alteradora
- Legislação correlata

Edição — setembro de 1974

420 páginas

Preço: Cr\$ 25,00

À VENDA NO SENADO FEDERAL, 11º ANDAR

Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL,
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — Brasília — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL,
ou pelo sistema de Reembolso Postal.

PREVIDÊNCIA SOCIAL

Legislação Atualizada

Lei Orgânica da Previdência Social (Lei nº 3.807/60) com redação atualizada.

Comparação com os textos anteriores. Notas explicativas e remissivas.

Jurisprudência administrativa.

Criação do Ministério da Previdência e Assistência Social.

Regulamento da Previdência Social.

Regimento do INPS.

Edição: agosto de 1974 — 318 páginas.

PREÇO: Cr\$ 20,00

À VENDA NO SENADO FEDERAL, 11º ANDAR.

Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL,
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes, 70000 — Brasília — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL.
Atendemos também pelo sistema de Reembolso Postal.

O CONGRESSO NACIONAL E O PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO SOCIAL

HISTÓRICO DA LEI COMPLEMENTAR Nº 7, DE 7-9-70

Volume com 356 páginas — Preço: Cr\$ 15,00

**TRABALHO ELABORADO E REVISADO PELA
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS — SENADO FEDERAL**

À VENDA NO SENADO FEDERAL, 11º ANDAR

Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL,
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL
ou pelo sistema de Reembolso Postal.

LEGISLAÇÃO CONSTITUCIONAL E COMPLEMENTAR

EMENDAS CONSTITUCIONAIS Nºs 1 A 3

ATOS INSTITUCIONAIS Nºs 1 A 17

ATOS COMPLEMENTARES Nºs 1 A 96

LEIS COMPLEMENTARES Nºs 1 A 12

CONTENDO LEGISLAÇÃO CITADA E SINOPSE

2 SUPLEMENTOS

**{ ATOS COMPLEMENTARES Nºs 97 a 99
LEIS COMPLEMENTARES Nºs 13 a 20**

Preço: Cr\$ 25,00

À VENDA NO SENADO FEDERAL, 11º ANDAR

Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL,
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL
ou pelo sistema de Reembolso Postal.

Centro Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal 1.203
Brasília — DF

EDIÇÃO DE HOJE: 16 PÁGINAS

PREÇO DESTE EXEMPLAR: Cr\$ 050