



ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

ANO XVIII — Nº 17

CAPITAL FEDERAL

SEXTA-FEIRA, 21 DE JUNHO DE 1963

CONGRESSO NACIONAL

ATA DA 15ª SESSÃO CONJUNTA, DA 1ª SESSÃO LEGISLATIVA, DA 5ª LEGISLATURA, EM 20 DE JUNHO DE 1963

PRESIDENCIA DO SENHOR MOURA ANDRADE.

As 21 horas e 30 minutos acham-se presentes os Senhores Senadores:

Adalberto Sena
José Guionard
Eduardo Assena
Vivaldo Lima
Zacharias de Assumpção
Cattete Pinheiro
Lobão da Silveira
Eugênio Barros
Victorino Freire
Joaquim Parente
Sigefredo Pacheco
Menezes Pimentel
Antonio Jucá
Wilson Gonçalves
Dix-Huit Rosado
Didarte Mariz
Walfredo Gurgel
Argemiro de Figueiredo
João Agripino
Barros Carvalho
Pinto Ferreira
Silvestre Péricles
Rui Palmeira
Arnon de Melo
Heribaldo Vieira
Hylton Costa
Leite Neto
Aloysio de Carvalho
Eduardo Catalão
Josaphat Marinho
Eurico Rezende
Raul Giuberti
Aarão Steinbruch
Vasconcelos Torres
Aurélio Viana
Gilberto Marinho
Milton Campos
Benedicto Valladares
Nogueira da Gama
Moura Andrade
José Feliciano
José Elias
Filinto Muller
Nelson Maculan
Mello Mraga
Irineu Bornhausen
Antônio Carlos
Atilio Fontana
Guido Mondim
Daniel Krieger
Mem de Sá — (51).
e os Srs. Deputados:

Acre:

Altino Machado — PTB
Geraldo Mesquita — PSD
Jorge Kalume — PSD
Mário Maia — PTB

Ruy Lino — PTB
Valério Magalhães — PSD

Amazonas:

Djalma Passos
João Veiga — PTB
Leopoldo Peres — PSD
Manuel Barbuda — PTB
Paulo Coelho — PTB

Pará:

Américo Silva — PTB
Burlamaqui de Miranda — PSD
Ferreira Costa — UDN
Gilberto Azevedo — PTB
João Menezes — PSD
Sylvio Braga — PSP
Stélio Maroja — PSP
Waldemar Guimarães — PSD

Maranhão:

Alberto Aboud — PSD
Cid Carvalho — PSD
Clodomir Milet — PSP
Eurico Ribeiro — PSD
Eenrique La Rocque — PSP
Ivar Saldanha — PSD
José Burnett — PSD
José Rio — PSD
José Sarney — UDN
Lister Caldas — PSD
Luiz Coelho — PSD
Luiz Fernando — PSD
Matos Carvalho — PSD
Neiva Moreira — PSP
Pedro Braga — UDN

Piauí:

Chagas Rodrigues — PTB
Dyrno Pires — PSD
Edequias Costa — UDN
Heitor Cavalcanti — UDN
João Mendes Olímpio — PTB
Moura Santos — PSD

Ceará:

Adahil Bareto — PTB
Armando Falcão — PSD
Edilson Melo Fávora — UDN
Esmerino Arruda — PST
Expedito Machado — PSD
Francisco Adeodato — PTN
Furtado Leite — UDN
Leão Sampaio — UDN
Marcelo Sanford — PTN
Martins Rodrigues — PSD
Moysés Pimentel — PTB
Ossian Araripe — UDN
Oziris Pontes — PTB
Paes de Andrade — PSD
Paulo Sarasate — UDN

Rio Grande do Norte:

Aldo Tinoco — PSD
Américo de Souza — PSD
Clovis Motta — PTB
Tarciso Maia — UDN
Vingt Rosado — PTB
Xavier Fernandes — PSP

Paraíba:

Bivar Olintho — PSD
Ernany Sábio — UDN
Flaviano Ribeiro — UDN
Humberto Lucena — PSD
Jandui Carneiro — PSD
Luiz Bronzeado — UDN
Milton Cabral — PTB
Raul de Góes — UDN
Teotônio Neto — PSD

Pernambuco:

Alde Sampaio — UDN
Arruda Câmara — PDC
Augusto Novaes — UDN
Aurino Valois — PTB
Bezerra Leite — PTB
Clodomir Leite — PTB
Costa Cavalcanti — UDN
Heráclio Régio — PTB
José Carlos — UDN
Lamartine Távora — PTB
Milvernes Lima — PTB
Murilo Costa Régio — PTB
Ney Maranhão — PTB
Nilo Coelho — PSD
Oswaldo Lima Filho — PTB
Souto Maior — PTB
Waldemar Alves — PST

Alagoas:

Abrahão Moura — PTB
Aloysio Ronó — PTB
Carlos Gomes — UDN
Medeiros Neto — PSD
Melo Mourão — PTB
Oceano Carleial — UDN
Oséas Cardoso — PTN

Sergipe:

Ariosto Amado — PTB
Armando Rollemberg — PR
Arnaldo Garcez — PSD
José Carlos Teixeira — PSD
Lourival Batista — UDN
Machado Rollemberg — UDN

Bahia:

Alôisio de Castro — PSD
Antolocarlos Magalhães — UDN
Clemens Sampaio — PTB
Edgard Pereira — PSD
Fernando Santana — PSD
Gastão Pedreira — PTB
Hélio Ramos — PSD
Henrique Lima — PSD
João Dória — PDC
João Mendes — UDN
Josaphat Azevedo — PTN
Josaphat Borges — PSD
Luiz Viana — PL
Luna Freire — PTB
Manoel Novaes — PTB
Manso Cabral — PTB
Necy Novaes — PTB
Oscar Cardoso — UDN
Pedro Catalão — PTN
Raimundo Pacheco — PSD
Regis Brito — PTB
Regis Pacheco — PSD

Teódulo de Albuquerque — PTB
Tourinho Dantas — UDN
Vasco Filho — UDN
Vieira de Melo — PSD
Wilson Falcão — UDN

Espírito Santo:

Argilano Dario — PTB
Dirceu Cardoso — PSD
Florianio Rubim — PTN
Gil Veloso — UDN
Oswaldo Zanello — PRP
Ramon Oliveira Netto — PTB
Raymundo de Andrade — PTN

Rio de Janeiro:

Adolpho Oliveira — UDN
Afonso Celso — PTB
Alair Ferreira — PSD
Ario Theodoro — PTB
Bocayuva Cunha — PTB
Dado Coimbra — PSD
Geremias Fontes — PDC
Getúlio Moura — PSD
Heli Ribeiro — PTB
Mario Tamborindeguy — PSD
Raymundo Padilha — UDN
Roberto Saturnino — PSD

Guanabara:

Allomar Baleeiro — UDN
Amaral Neto — UDN
Arnaldo Nogueira — UDN
Benedito Cerqueira — PTB
Benjamin Farah — PTB
Breno da Silveira — PTB
Eloi Dutra — PTB
Garcia Filho — PTB
Hamilton Nogueira — UDN
Jamil Amiden — PTB
Juarez Távora — PDC
Leonel Brizola — PTB
Marco Antônio — PST
Max da Costasantos — PSD
Sérgio Magalhães — PTB
Waldir Simões — PTB

Minas Gerais:

Abel Rafael — PSD
Amintas de Barros — PSD
Aquiles Diniz — PTB
Austregesillo de Mendonça — PTB
Bento Gonçalves — PSP
Bias Fortes — PSD
Cátios Murilo — PSD
Celso Murta — PSD
Dnar Mendes — UDN
Elias Carmo — UDN
Francelino Pereira — UDN
Geraldo Freire — UDN
Gilberto Faria — PSD
Guilherme Machado — UDN
Guilhermino de Oliveira — PSD
Gustavo Capanema — PSD
Horácio Bethônico — UDN
João Hercúlio — PTB
José Aparecido — UDN
José Bonifácio — UDN
Mancel de Almeida — PSD
Manoel Faveira — UDN
Maurício de Andrade — PSD

Milton Reis — PTB
Nogueira de Rezende — PR
Osório Costa — PSD
Oscar Correa — UDN
Ovídio de Abreu — PSD
Ozanam Coelho — PSD
Paes de Almeida — PSD
Paulo Freire — PTB
Pedro Aleixo — UDN
Renato Azeredo — PSD
Rondon Pacheco — UDN
Simão da Cunha — UDN
Teófilo Pires — PR
Último de Carvalho — PSD
Walter Passos — PR

São Paulo:

Armindo Mastrocola — UDN
Adrião Bernardes — PSI
Afrânio de Oliveira — UDN
Aniz Badra — PDC
Arnaldo Cerdeira — PSP
Candido Sampaio — PSP
Carvalho Sobrinho — PSI
Celso Amaral — PTB
Cunha Bueno — PSD
Dias Menezes — PTN
Derville Alegratti — MTR
Ferraz Egreja — UDN
Franco Montoro — PDC
Francisco Scarpa — PDC
Hamilton Prado — PTN
Henrique Turner — PDC
Lauro Cruz — UDN
Levy Tavares — PSD
Lino Morganti — PRT
Mário Covas — PST
Maurício Goulart — PTN
Pacheco Chaves — PSD
Padre Godinho — UDN
Paulo Mansur — PTB
Plínio Salgado — PRP
Plínio Sampaio — PDC
Ranieri Mazzilli — PSD
Rogé Ferreira — PTB
Rubens Paiva — PTB
Sussumu Hirata — UDN
Teófilo Andrade — PDC
Tufy Nassif — PTN
Ulysses Guimarães — PSD
Yukshigue Tamura — PSD
William Salem — PTB
Armando Prado — PDC

Goias:

Anísio Rocha — PSD
Benedito Vaz — PSD
Castro Costa — PSD
Celestino Filho — PSD
Emival Calado — UDN
Haroldo Duarte — PTB
Jales Machado — UDN
José Cruciano — PSD
José Freire — PSD
Lizandro Paixão — PTB
Ludovico de Almeida — PSP
Peixoto da Silveira — PSD

Mato Grosso:

Edison Garcia — UDN
Philadelpho Garcia — PSD
Ponce de Arruda — PRP
Saldanha Derzi — UDN
Wilson Martins — UDN
Wilson Fadul — PTB

Paraná:

Accioly Filho — PDC
Antônio Baby — PTB
Braga Ramos — UDN
Emílio Gomes — PDC
Hermes Macedo — UDN
Ivan Luz — PRP
João Ribeiro — PSD
Jorge Curi — UDN
José Richa — PDC
Lyrio Bertoli — PSD
Minoru Miyamoto — PDC
Newton Carneiro — UDN
Plínio Costa — PSD
Rafael Rezende — PSD
Renato Celidônio — PTB

Santa Catarina:

Albino Zeni — UDN
Alvaro Catão — UDN
Antônio Almeida — PSD

EXPEDIENTE

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL

DIRETOR-GERAL

ALEERTO DE BRITO FERREIRA

CHEFE DO SERVIÇO DE PUBLICAÇÕES

MURILO FERREIRA ALVES

CHEFE DA SEÇÃO DE REDAÇÃO

FLORIANO GUIMARÃES

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso nas oficinas do Departamento de Imprensa Nacional

BRASILIA

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\$ 39,00

Ano Cr\$ 76,00

Exterior

Ano Cr\$ 108,00

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

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

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

— O custo do número atrasado será acrescido de Cr\$ 0,40 e, por exercício decorrido, cobrar-se-ão mais Cr\$ 0,50.

Aroldo Carvalho — UDN
Carneiro de Loyola — UDN
Dionício Freitas — UDN
Joaquim Ramos — PSD
Laerte Vieira — UDN
Lenoir Vargas — PSD
Orlando Bertoli — PSD
Osni Regis — PSD
Paulo Macarini — PTB
Pedro Zimmermann — PSD

Rio Grande do Sul:
Adílio Viana — PTB
Affonso Anschau — PRP
Antônio Bresoli — PTB
Ary Alcântara — PSD
Brito Velho — PL
Cesar Prieto — PTB
Cid Furtado — PDC
Clay de Araújo — PTB
Clovis Festana — PSD
Euclides Triches — PDC
Flôres Soares — UDN
Floriano Paixão — PTB
Giordano Alves — MTR
Jairo Brum — MTR
Lauro Leite — PSD
Luciano Machado — PSD
Marcial Terra — PSD
Milton Dutra — PTB
Norberto Schmidt — PL
Ortiz Borges — PTB
Paulo Mincarone — PTB
Peracchi Barcelos — PDC
Raul Pila — PL
Ruben Alves — PTB
Tarso Dutra — PSD
Temperani Pereira — PTB
Zaire Nunes — PTB

Amapá:
Janary Nunes — PSP

Rondônia:
Renato Medeiros — PTB (300)

O SR. PRESIDENTE:

A lista de presença acusa o comparecimento de 51 Srs. Senadores e

306 Deputados. Havendo número legal, declaro aberta a sessão. Vai ser lida a ata.

O Sr. Secretário procede à leitura da ata da sessão anterior, que é sem debate aprovada.

O SR. PRESIDENTE:

A Ordem do Dia da presente sessão conjunta consta de vetos presidenciais opostos a duas proposições legislativas, a saber:

— Projeto de Lei n.º 3.799-62 na Câmara e n.º 2-63 no Senado, que estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo e das outras providências;

— Projeto de Lei n.º 2.011-B-60 na Câmara e n.º 44-62 no Senado, que desincorpora do Patrimônio da União e devolve à plena propriedade da "Sociedade Filarmônica Lyra" o imóvel situado à rua São Joaquim n.º 239, na capital do Estado de São Paulo.

No primeiro caso, o veto é parcial e compreende três itens. No segundo, foi atingida a totalidade do projeto.

O primeiro veto já teve a discussão encerrada dependendo apenas de votação. O segundo ainda não foi discutido.

A ordem dos trabalhos será a seguinte: Primeiro, far-se-á a discussão do segundo veto. Em seguida, a Mesa facultará a palavra aos Srs. Congressistas, por dez minutos, para encaminhamento da votação do primeiro veto.

Vencida essa fase, far-se-á a votação, dos dois vetos, em conjunto, com a utilização de três cédulas para o primeiro e uma para o segundo.

A cédula n.º 1 corresponde às palavras "... pelo prazo de 5 anos, a partir de 1.º de janeiro de 1962 ... do artigo 1.º do projeto que estabelece me-

das de amparo à indústria de transporte aéreo.

A de n.º 2 diz respeito às partes vetadas do art. 27 do mesmo projeto e às tabelas ns. 1 e 2, relativas, respectivamente, aos exercícios de 1962 e 1963.

A terceira cédula reporta-se às palavras "... tanto quanto possível..." do art. 7.º dessa mesma proposição.

Finalmente a cédula 4 expressará a manifestação dos Srs. Congressistas sobre o Projeto referente à Sociedade Filarmônica Lyra.

Lembro aos Srs. Congressistas que a discussão do primeiro veto está encerrada e que a do segundo vai abrir-se hoje. Assim sendo, em primeiro lugar, abrirei a discussão do segundo veto. Encarreda a discussão do segundo veto, há orador inscrito para encaminhar a votação do primeiro veto. Assim, declaro aberta a discussão para o segundo veto. Não há oradores inscritos. (Pausa).

Está encerrada a discussão.

Vai-se passar, pois, à fase de votação.

Tem a palavra para encaminhar a votação o Sr. Deputado Dias Menezes, que dispõe de 10 minutos para ocupar a tribuna.

O SR. DIAS MENEZES:

(Para encaminhar a votação. Sem revensão do orador) — Sr. Presidente, desejava, preliminarmente um esclarecimento. Como este projeto de lei ora objeto do veto, não teve ainda a discussão iniciada, o tempo que estaria assegurado não é de vinte minutos?

O SR. PRESIDENTE (Moura Andrade) — A discussão está encerrada.

O SR. DIAS MENEZES — Eu me havia inscrito para a discussão da matéria.

O SR. PRESIDENTE (Moura Andrade) — Supôs V. Ex.ª estar inscrito para discutir a matéria. O veto, porém, teve a discussão encerrada em sessão anterior. Sendo assim, V. Ex.ª só poderá falar sobre o segundo veto e em encaminhamento de votação, para o qual o Regimento limita o tempo do orador em dez minutos.

O SR. DIAS MENEZES — Muito obrigado.

O SR. DIAS MENEZES:

(Le o seguinte discurso) — Senhor Presidente, Srs. Congressistas, ao apreciar os vetos presidenciais opostos à Lei n.º 4.200, resultante das emendas introduzidas no Projeto de Lei n.º 3.799-62, verifico que tanto faz acolhê-los como rejeitá-los, pois qualquer posição que assumamos em ... alterará o extraordinário prejuízo sado à Nação por esse lamentável instrumento legal.

O Regimento Interno da Câmara não permite introduzir alterações às leis, na altura em que se encontra o processo. E, por outro lado, os vetos não recaem sobre os artigos que deveriam ter sofrido a sanção impeditiva do Presidente da República, mas, ao contrário, incidem sobre aspectos praticamente inúteis da lei.

Resta-nos, porém, Sr. Presidente, colhermos a oportunidade para tecer algumas considerações sobre um triste episódio, o qual, para a salvaguarda dos interesses do povo e em nome da própria defesa da honrabilidade do regime democrático, não mais deve repetir-se nesta Casa.

Referimo-nos ao acodamento, à pressa e ao espírito de manifesta facilidade com que se comportou a passada legislatura, aprovando, nos últimos momentos de sua existência, uma lei enxada com emendas quase, diria, criminosas, e onerando por muito tempo, o orçamento da República.

O Projeto de Lei n.º 3.799-62 visava indicar e construir a marcha progressiva da aviação comercial brasileira para a realidade industrial, diminuindo a multiplicidade pela absorção das concessões; instituindo uma rede de

integração nacional e criando um auxílio especial de emergência de Cr\$ 3 bilhões à indústria aeronáutica, após o ano de 1962, a fim de impensar o aumento de custos não absorvíveis naquele ano pelas tarifas; uma palavra, destinava-se a indicar caminho mais acertado, na ocasião, para dar começo a uma nova política de uma nova filosofia do transporte de passageiros no Brasil.

Esse projeto teve sua origem na declaração na aviação comercial em 1961 e que se prolongava em face da ameaça das empresas aéreas, que pretendiam desorganizar o "lock-out" nas operações dos aviões DC-3, se o governo não desse, como já o fizera incontáveis vezes, em seu auxílio.

E, em 1962, Sr. Presidente, resultando da incapacidade administrativa das empresas, quanto do regime de competição, que desfigurava a aviação comercial, a ponto de conduzi-la à insolvência em que se encontra essa indústria.

O brigadeiro Dario Azambuja, na ocasião Diretor da Diretoria de Aeronáutica Civil, conseguiu reunir em Petrópolis os representantes do governo e das empresas, para dar solução ao problema. Dessa reunião, que teve a duração de 15 dias, surgiram sugestões para a solução dos problemas angustiantes da aviação comercial. E como consequência das conclusões dessa Conferência, o brigadeiro Dario Azambuja elaborou o projeto de Lei que foi aprovado pelo Conselho de Ministros e enviado à Câmara por sua iniciativa. Naquela ocasião, Sr. Presidente, o projeto do Ilustre diretor da DAC era considerado pelos órgãos do governo e das próprias empresas, como a mais durável das contribuições que se pudessem oferecer à lamentável situação de desorganização e irresponsabilidade das empresas de aviação comercial.

Entretanto, Sr. Presidente, Senhores Congressistas, quando o projeto chegou à Câmara, na sua fase final, fora completamente alterado, na forma e no espírito. A Casa legislativa foi surpreendida por uma manobra das empresas, representada por um de seus dirigentes, o Senhor Ribeiro Dantas. Fora ele, segundo se afirma por boa fonte, que introduziu as alterações deformadoras do sentido e da finalidade do projeto propiciadora da acumulação ilimitada de privilégios à indústria de transportes aéreos, valendo-se de reputado felizmente não reeleito.

Não agia sozinho, por sua conta e risco, o empresário, citado, pois representava o conjunto de interesses artífices que tão erradamente tem imbuído a empresa que tem seu principal representante na figura de "Strohmman", que é o dono da Aviação Aérea Rio-Grandense, o Sr. Bem Berta.

Analisemos, pois, o que se pretendia com os princípios elaborados pela Conferência de Petrópolis, com o projeto elaborado pelo brigadeiro Dario Azambuja e adotado pelo então Conselho de Ministros e nesta qualidade enviado à Câmara para a sua aprovação.

O princípio fundamental a que chegou a Conferência de Petrópolis e aceito unanimemente, veja-se bem, pelas empresas e pelo governo, foi o seguinte:

A indústria deve marchar progressivamente para a realidade industrial, auto-suficiência econômica de forma que o regime de subvenções por mais cinco anos, de "quantum" constante, tenha efeito decrescente ao longo dos cinco anos, pela desvalorização da moeda, cessando de todo, ao final do período.

O "quantum" a que se refere o princípio estabelecido foi fixado em R\$ 1 bilhão e 900 milhões para a Rede de Integração; Cr\$ 3 bilhões e 200 milhões para reequipamento e Cr\$ 1

bilhão e 500 milhões para as linhas internacionais.

Ao dar entrada no Congresso, o projeto de lei espelhava com fidelidade as conclusões da Conferência de Petrópolis, notadamente quanto à necessidade de conter as subvenções. O "saneamento industrial", assim como a "realidade industrial" refletiam o binômio proclamado por todos, cuja meta objetivava a abolição das subvenções, findo o prazo de cinco anos. E a abolição, gradativa, no decurso desse período, pela desvalorização da moeda, incidindo sobre subvenções de valor fixo.

Procurava-se, de um lado, a deflação da oferta, de modo "a ajustá-la às necessidades do usuário, poupando o combustível e o equipamento; a alienação do equipamento obsoleto; a contemplação do usuário com tarifas especiais, sem sacrifício da quantidade e da qualidade do transporte; a aglutinação das empresas, de modo a fazer desaparecer a fricção de interesses e alcançar a racionalização da operação, sem estabelecer monopólio e sem prejudicar a qualidade dos serviços; a eliminação da competição ruinosa; a proibição de novos empreendimentos agravadores da crise e muitos outros de que nos dá conta o volumoso repositório da Conferência". Estou citando, Sr. Presidente, nestas últimas palavras, as expressões usadas pelo digno brigadeiro Dario Azambuja, na carta que enviou ao Presidente da República ao pedir a demissão do cargo de Diretor-Geral de Aeronáutica Civil, depois de ser surpreendido pela manobra do então Ministro da Aeronáutica, felizmente varrido na presente reforma ministerial, ao sonegar ao Chefe da Nação a exposição feita por ele sobre as subversões e criminosas emendas colocadas no projeto nº 3.799 pela mão de gato dos barões opiparos da indústria aeronáutica civil.

Na realidade, Sr. Presidente, Senhores Congressistas, o simples confronto do projeto original com o projeto aprovado evidencia o abandono completo da doutrina de Petrópolis. Vejamos:

No Capítulo II, a Rede "primitivamente idealizada como salvadora do homem do interior que se beneficiaria por cerca de 20 milhões de quilômetros operados por equipamento Douglas DC/3C-47 e Catalina PBV-5A, nos quais o alto custo dos equipamentos de aeronaves de luxo não poderia permitir a continuação dos serviços sem subvenção, transformou-se numa Rede em que se identificam o equipamento "antieconômico" com o déficit das empresas, o serviço indispensável ao homem do interior com o serviço de luxo ligando os grandes centros.

Esse passe de mágica se obteve mediante a dolsa supressão da indicação do tipo de aeronave beneficiada pela subvenção, para a realização da Rede de Integração Nacional. Agora tornou-se ilimitada a subvenção, ilimitada e crescente a dotação orçamentária, convidando os exploradores do transporte aéreo a criar linhas artificiais, com qualquer equipamento, para obter o máximo de subvenção.

O Sr. Fernando Santana — Nobre Deputado, infelizmente a Casa não está dando a atenção devida ao discurso de V. Ex.^a já que em verdade V. Ex.^a está fazendo considerações das mais alta importância sobre o problema da aviação comercial brasileira.

O SR. PRESIDENTE — Senador Moura Andrade — Lembro ao Nobre Deputado Fernando Santana que o microfone desligado no qual Sua Excelência fala já deveria ter sugerido a S. Ex.^a que em encaminhamento de votação não são permitidos apertes.

O SR. DIAS MENEZES — Senhor Presidente, no Capítulo III, quando se trata das linhas internacionais foi introduzida a flexibilidade do "quan-

tum" de subvenção quilométrica, que torna ilimitada, também, a dotação orçamentária e convida aqueles mesmos concessionários a criar, pelo mesmo, freqüências antieconômicas, verdadeiro sorvedouro do dinheiro público.

No Capítulo IV, o parágrafo 1º do artigo 1º da Lei nº 4.200 destrói completamente o princípio da rigidez dos valores da contribuição financeira para o reequipamento. A partir de 1964 a contribuição anual poderá ultrapassar "ad libitum" os Cr\$ 3 bilhões e 200 milhões propostos pela Conferência de Petrópolis. Diz a emenda aprovada, e não vetada pelo Sr. Presidente, que o Ministério, como nos capítulos anteriores, consignará a dotação necessária.

No Capítulo IV, nos artigos 18 e 19 que tratam da verba de emergência perpetram um golpe inominável nos dinheiros da nação sob a aprovação da Câmara. O projeto de Lei nº 3.799 refletindo o que se convenia a em Petrópolis, estabelecia, apenas para o ano de 1962 a título precário, enquanto a tarifa móvel não entrasse em pleno funcionamento, o auxílio especial de emergência. Mas as emendas constantes dos artigos 18 e 19, não somente mantêm o auxílio especial de emergência para os anos subsequentes, como também o ampliaram de Cr\$ 4 bilhões para Cr\$ 6 bilhões em 1963, ficando o Ministério da Aeronáutica autorizado a consignar a dotação "judicial necessária" para os exercícios de 1964, 1965 e 1966. Outra vez, o valor da subvenção perde o caráter fixo, passando a ser virtualmente ilimitado. Estarrecida, a Nação verifica que um grupo de três empresas particulares dispõe de um programa que se transforma numa "villegiatura" de 4 anos num balneário de ouro, no qual pescarão, no mínimo, quatro vezes 6 bilhões de cruzeiros, apenas para um dos títulos de subvenção a que lhes dá acesso essa maldadada e ignominiosa Lei número 4.200, cujos vetos estamos apreciando nesta sessão.

Em dois artigos mais não fazem senão transferir a responsabilidade da Nação os prejuízos totais das empresas até o ano de 1966. Além de todos os favores já obtidos nos artigos anteriores, pura e simplesmente tornam o Estado, seja dizer, a Nação, o responsável pelos desperdícios oriundos da má administração, das empresas, e que agora poderão pedir o que for, porque será o Governo quem pagará.

Capítulo VI — Disposições gerais e transitórias. A emenda aditiva do artigo 24, exclui expressamente, para efeito de imposto de renda, as importâncias pagas por força da Lei 4.200. As empresas que sofreram um prejuízo operacional inferior até mesmo à subvenção, deixará pura e simplesmente de pagar qualquer imposto de renda. Ou seja, a lei, além de premiar a má administração das empresas de transporte aéreo, incapazes de realizar qualquer esforço para melhorar suas operações industriais, isenta-as do imposto, e lhes dá outro prêmio — que significa a retenção deste imposto, ou seja, a adição de capital a um capital inexistente. Com a subvenção e o artigo 24, o leijit da empresa passa a ser lucro líquido, o que convida mais uma vez os capitais da aviação comercial a criar, se entenderem, uma quantidade de déficits operacionais de acordo com as suas conveniências. E, Sr. Presidente, inadmissível a manutenção deste instrumento legal em um país que se considera medianamente civilizado.

Ainda, Sr. Presidente, Senhores Congressistas, afirmarei que o veto presidencial não tem eficácia alguma para reparar a autêntica desfiguração que as emendas causaram no an-

tigo projeto. O próprio Instituto do veto não permitiria ao Presidente corrigir os defeitos da lei. Cabe à passada legislatura a responsabilidade da prática de tão grave atentado contra a economia da nação, tão necessitada de medidas reparadoras e saneadoras e tão brutalmente traída nos seus interesses fundamentais por esse verdadeiro monstro, que é a Lei nº 4.200.

E cabe, Sr. Presidente, Srs. Congressistas, a presente legislatura, a própria Câmara, reparar esse atentado e esse erro. E desde já, Senhor Presidente e Srs. Congressistas, me comprometo a voltar a esta tribuna, para propor uma nova lei, que invalide esta, que elimine esses escandouros da riqueza da nação para empregar particulares e cujos interesses estão fugindo ao controle nacional e estão, sutil e traiçoeiramente, se aliando a interesses internacionais, não controláveis por nós brasileiros. Esses poderosos senhores da aviação comercial brasileira dominam completamente nossa frota aérea. Que escoteira, Sr. Presidente, se um conflito de proporções mais graves envolver nosso país com um dos países a que se ligam misteriosamente essas forças incontroláveis de nossa aviação particular? A essa e outras perguntas tentarei responder na ocasião em que apresentar o novo projeto de lei, ao qual me referi.

E, antes de concluir, desejo dar testemunho a esta Casa e à Nação, de um fato extremamente grave, que se encontra na raiz desta lamentável epígrafe.

Quando o Brigadeiro Dario Azambuja teve conhecimento das emendas deformadoras do projeto original, que ele próprio elaborara com tão elevado espírito de patriotismo e tão preciosa competência técnica, enviou ao Presidente da República um ofício, que leva a sigla Of. GD 17, em 31 de janeiro de 1963, no qual expunha o alcance lesivo das citadas emendas e propunha os corretivos necessários. Esse ofício, de acordo com a prática e hierarquia dos poderes da República, foi entregue ao Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Rinaldo de Carvalho, para que chegasse, por seu intermédio, às mãos do Chefe da Nação.

Esse ofício é do teor seguinte:

"Of. GD 17.

Em 31 de janeiro de 1963.

Ao Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica.

Do Diretor Geral.

Assunto: Parecer sobre Projeto de Lei de amparo à Indústria do Transporte Aéreo.

Tenho a honra de submeter à apreciação de V. Ex.^a, o parecer desta Diretoria, sobre o substitutivo ao projeto de lei de amparo à Indústria do Transporte Aéreo, recentemente aprovado pelo Congresso Nacional.

Confrontando-se o anteprojeto proposto pelo Poder Executivo com o projeto aprovado em caráter substitutivo pela Comissão de Finanças, ter-se-ão as seguintes alterações:

1ª Alteração (art. 1º do projeto e do substitutivo).

2.0 Dada a demora na tramitação do projeto, esperada para o decorrer do ano de 1962, o art. 1º que estabelece a vigência da lei por cinco anos incluiu, como é óbvio, o marco dessa vigência, vale dizer, determinou que a lei comece a operar a partir de 1º de janeiro de 1962.

Conquanto se trate de alteração, tem ela caráter técnico de ajustamento da lei no tempo, evitando-se que tenha aplicação ao caso a regra

de vigência de leis segundo a qual a data da publicação antecede, salvo disposição em contrário, de 45 (quarenta e cinco) dias a entrada da lei na efetivação — art. 1º da Lei de Introdução ao Código Civil.

2ª Alteração (Parágrafo único do art. 1º e Cap. V do Substitutivo).

3.0 O anteprojeto do Poder Executivo não contemplava as empresas de taxi-aéreo, dada a dificuldade de incluí-las no sistema armado para amparar a indústria do transporte aéreo.

3.1 Efetivamente, o auxílio não pode ter outro ponto de partida que a situação deficitária e as empresas de taxi-aéreo não sofrem desse mal, sendo muitos baixos os custos operacionais e reajustáveis, dentro de supostos acordos de vontade os preços respectivos, os quais podem acompanhar aqueles custos.

3.2 Além de imunes aos vultosos "deficits" que incidem sobre os transportes regulares sujeitos que estão estas a frequência certas e que os obrigam a trafegar com passageiros ou sem eles, as empresas de taxi-aéreo prescindem do auxílio para reequipamento, dada a irrelevância das inversões nesse setor. Adquirindo equipamento no País ou, quando o façam no exterior, por preços que se comportam, apesar das elevações cambiais, nas previsões operacionais, não as alcançam as variações do dólar no curso do pagamento financeiro.

3.3 Também — abstraindo-se por se relembrar a exploração de transporte internacional, não se pode atribuir às empresas de taxi-aéreo participação na Rede de Integração Nacional, porque, dada a natureza não-regular dos serviços que são executados esporadicamente em função de procura eventual não existe uma "rede" no sentido de ligações concretas a serem atendidas, beneficiando os usuários com viagens certas e tarifas especiais.

3.4 Consequentemente, não havendo no sistema do plano de auxílio lugar para contemplar as empresas de taxi-aéreo, porque:

a) não exploram linhas internacionais (auxílio n.º 2);

b) não sofrem o efeito das elevações cambiais no decorrer dos pagamentos a longo prazo, de modo geral, por efetuarem seu reequipamento no País ou mediante pagamento a vista (auxílio número 3);

c) não têm frequências nem rotas pré-determinadas, nem concede ao usuário o transporte no lugar e hora certos, nem beneficia com tarifas especiais, na forma de linhas (auxílio número 1);

Nada mais justificável que tal omissão se verificasse.

3.5 Aliás, mesmo que o auxílio fosse pleiteado à título de contribuição de emergência, para fazer face aos aumentos salariais, careceria de razão sua inclusão no plano, porque os aeronautas e aeroviários das empresas de taxi-aéreo constituem um quadro mínimo, de modo geral operado pelos próprios interessados, sem grandes reflexos decorrentes da regulamentação da profissão, aumentos e reajustamentos.

3.6 Embora considere-se, pois, injustificável a inclusão das empresas de taxi-aéreo no projeto, a medida contrária não o desvirtua e nem subverte, tanto mais que tais empresas já foram beneficiadas antes quanto à contribuição financeira das leis números 3.039, de 1956 e 3.923, de 1961. O precedente autoriza (conquanto não justifique) a extensão dos benefícios às empresas de taxi-aéreo, sendo de acenar, entretanto, que a lei determina o rateio do auxílio segundo "critério" estabelecido pelo Ministério da Aeronáutica, quando o rateio que foi estabelecido dizia respeito à contri-

buição financeira para reequipamento.

3.7 E' de supor, portanto, que a menção a critério estabelecido pelo Ministério da Aeronáutica traduza a natureza do auxílio concedido às empresas de taxi-aéreo, pretendendo a lei identificá-lo indiretamente já que diretamente não deixa entrever aquela natureza. Identificada a contribuição concedida pela lei, cujo rateio se subordina a critério já estabelecido para a lei número 3.039 (a lei número 3.923 concedeu o auxílio, mas não o crédito necessário), a lei acarretará uma contradição ou discriminação, porque não faz cercar das demais cautelas o controle correspondente como estabeleceu quanto às empresas de linhas regulares: hipoteca do material, limitação da contribuição aos contratos de compra aprovados, rateio de acordo com o "payload" do ano anterior, etc...

3.8 Se o auxílio tiver, pois, caráter meramente de subvenção, tratando que foi em Capítulo separado (Capítulo V), sujeito apenas a exigência de quitação com a Previdência Social, nenhum controle se exercerá quanto ao dinheiro pago, a não ser a tomada de contas. E esta não terá como apurar uma "destinação de auxílio", se este for mera liberalidade.

3.9 Se o auxílio traduzir contribuição financeira para reequipamento, como pode fazer supor a referência ao critério de rateio já estabelecido, tal controle terá de ser feito através do ato regulamentar da lei porque esta é omissa e não dá ao auxílio o mesmo tratamento do auxílio correspondente para as empresas regulares.

3ª Alteração (Artigo 2º do Projeto e do Substitutivo)

4.0 A maior alteração introduzida no projeto oferecido pelo Poder Executivo está na ampliação dos limites da Rede de Integração Nacional, cujo caráter pessoal da junção infraestrutural para o terreno dos resultados financeiros da exploração das linhas.

4.1 Efetivamente, a Rede decorreu da necessidade de amparar o homem do interior, ameaçado de ficar sem transporte, porque servido por uma infraestrutura inflacionária desordenadamente, com instalação de campos próximos uns dos outros, e adaptada somente a equipamento Douglas DC-3-C 47, a introdução de equipamento superior não só seria impossível pelas condições de operação, como pela incidência, variada, do fator densidade de tráfego.

4.2 Partindo, pois, da existência em grande quantidade do equipamento economicamente obsoleto, adaptado para uma infraestrutura deficiente e, quando não assim, em rota densidade insuficiente de tráfego, a Rede não poderia abstrair os dois fatores:

- 1 infraestrutura;
- 2 disponibilidade do material.

4.3 Nesse equacionamento decorrente de contingência, a Rede procurava estes objetivos:

a) impedir o esvaziamento das escalas do interior, a efetivar-se a partir de 1º de janeiro de 1962;

b) amparar o homem do interior fornecendo-lhe o transporte necessário mediante preços baixos;

c) dar utilização ao equipamento economicamente obsoleto, de modo a permitir sua substituição paralelamente à melhoria da infraestrutura alienando-se a medida que sua, dispensa viesse a permiti-lo;

d) forçar a melhoria da infraestrutura, a fim de suportar equipamento mais econômico, enquanto o melhor rendimento desse equipamento ia aumentando a receita já mencionada com a alienação do equipamento dispensado;

e) criar melhores condições do mercado do transporte aéreo levando o usuário a preferi-lo, impedindo seu aliciamento pelos demais transportes.

4.4 Ora, suprimido do projeto o tipo de equipamento a ser empregado

na Rede e abandonado o ponto inicial de partida do anteprojeto elaborado pelo Poder Executivo, deu-se à Rede o único motivo de ser que é temerário perfilhar: a natureza deficitária da linha. Esta decorre de muitos fatores que desaconselham e mesmo impedem sua consideração na linha, confundindo-se com a situação geral da empresa.

4.5 Independentemente disso, o propósito governamental de conceder ao usuário menos desenvolvido tarifas mais baixas e de estabelecer, entre estas e a da última categoria de aeronaves utilizadas nas linhas troncos, uma categoria tarifária especial em função do equipamento, tal como consta do anteprojeto, ficaria prejudicada.

4.6 Aliás, a supressão do tipo de equipamento, para ampliá-lo, acompanhada da simultânea consideração do "deficit" na linha como base de instalação da Rede, entra em conflito com os princípios que regem essa última, porque a consideração do "deficit" não prevalecerá se:

- a) houver interesse público;
- b) inconveniência na utilização de equipamento mais econômico, por deficiência de infraestrutura;
- c) existência de densidade de tráfego não aproveitada.

4.7 Se, no conflito, prevalece o "deficit" contra os princípios, então a subversão seria muito maior, porque diante das condições de exploração, é possível criar o "deficit", principalmente se se oferecem tarifas muito baixas em relação aos custos operacionais e se toma o aproveitamento médio de 50% para estabelecer a extensão do auxílio a ser concedido. Tomando-se um equipamento qualquer desde que a infraestrutura o admita, mesmo que a linha não seja deficitária já em razão da competição ruinosa, é possível estabelecer o clima que propicia o auxílio, se se considera para determiná-lo um aproveitamento de 50% e se baixa o índice tarifário até inferiorizá-lo quanto ao respectivo custo operacional.

4.8 Essas duas hipóteses (itens 4.4 e 4.5, bem como 4.6 e 4.7) demonstram o artificialismo que a modificação veio originar, bem como a extensão que a interpretação da ampliação do tipo de aeronave pode criar com a manutenção dos princípios restritos e só cogitados para equipamento inferior e notoriamente obsoleto economicamente.

4.9 Embora seja mal irremediável a supressão do tipo de equipamento a ser considerado para constituição da Rede de Integração Nacional, ele poderia ser atenuado se se cortasse, mediante veto, a referência à situação definida no artigo 2º, cuja redação ficaria assim:

"Art. 2º Fica o Ministério da Aeronáutica autorizado a elaborar e rever quando necessário um "Plano de Integração Nacional", constituído de linhas aéreas domésticas comprovadamente deficitárias ou antieconômicas de alto interesse nacional, a juízo do Poder Executivo". (nota: o veto abrangeria as expressões grifadas).

4ª Alteração (art. 5º Substitutivo)

5.0 Outra alteração introduzida no anteprojeto é a que diz respeito à ratificação do sistema que prevaleceu para 1962, na expectativa da aprovação da lei — art. 5º. Essa ratificação é necessária à vista das medidas tomadas em 1962 para evitar a situação que determinara a aquiescência do Governo ao auxílio à Rede de Integração Nacional.

5ª Alteração (§ único do art. 9º do projeto e § único do art. 10º do Substitutivo)

6.0 O substitutivo eliminou do artigo 9º, parágrafo único do anteprojeto (que é o art. 10, § único nele), a

limitação do aumento anual a incidir sobre o valor básico da subvenção destinada a linhas internacionais.

6.1 Essa limitação tinha por objetivo permitir acompanhar a deterioração da moeda, em função dos fatores que determinam nos custos, e nunca permitir acompanhar a elevação dos fatores que alteram as despesas, porque estes já são atendidos nas demais formas de auxílio.

6.2 Calculava-se, ao ensejo da elaboração do anteprojeto, que a subvenção básica viesse a duplicar no curso de vigência da lei, para o que se estimativa de aumento em 20% (vinte por cento) anuais viria atalhar, em cinco anos os mesmos 20% subiriam a 100%.

6.3 Embora a cautela não seja supérflua, a sua eliminação do projeto não significa que o controle seja abolido, porque, do mesmo modo que o aumento limitado a 20% poderia ficar aquém, a liberação do limite tomada com prudência produzirá o mesmo efeito.

6ª Alteração (§§ 1º e 2º do art. 14 do Substitutivo)

7.0 O substitutivo distinguiu entre 1962-1963 e o restante do quinquênio do plano de ajuda para reequipamento estabelecendo para aquele biênio contribuição certa na forma proposta pelo anteprojeto do Poder Executivo e deixou a fixação da contribuição para o restante triênio a critério do Ministério da Aeronáutica, que proporia o Orçamento a dotação que julgasse necessária.

7.1 Partindo da instabilidade da moeda estrangeira sob cuja égide se realizam as transações de equipamento com financiamentos a longo prazo, no curso dos quais as elevações cambiais alteram, sucessivamente, os valores inicialmente tomados, o substitutivo adotou a escala móvel para os anos vindouros (1964, 1965 e 1966), enquanto adotou para os anos de 1962 e 1963 a estimativa feita na Conferência de Aviação de Petrópolis, em fins de 1961, na qual se projetou aquela necessidade de contribuição para o quinquênio, embora deficientemente com fatores imprevisíveis então vieram determinar.

7ª Alteração (§§ 1º e 2º do art. do Substitutivo)

8.0 Dada a natureza emergencial da contribuição para fazer face a encaixes salariais e aumentos de custos operacionais não absorvíveis pelas tarifas o anteprojeto do Poder Executivo propôs um auxílio para o ano de 1962 estimado em 4 bilhões de cruzeiros.

8.1 Entretanto, o aumento salarial de fins de 1962, agravado pela concessão do 13º salário, veio trazer ao problema elementos que a estimativa da Conferência de Aviação não poderia prever, obrigando já a revisão da proposta de modo a estender o auxílio especial de emergência também para ano de 1963.

8.2 Assim, quando o substitutivo considera para esse auxílio o ano 1963 já vem ao encontro da política governamental revista no fim de 1962 inclusive no tocante à elevação quantum respectivo de 4 bilhões para seis bilhões de cruzeiros.

8.3 Mas o substitutivo não fica porque considera igualmente os anos de 1964, 1965 e 1966 para o mesmo fim, liberalidade perigosa e que, a ter de mostrada necessária, pode estabelecer a política do "laissez faire", que tantos males vem acarretando à indústria do transporte aéreo, por uma perspectiva desse vultoso auxílio (cerca de 50% do total previsto para cada ano) pode invalidar o sistema da realidade industrial que consiste em ajustar as tarifas progressivamente, de modo a fazê-las absorver custos operacionais. Contando certo o auxílio nesses exercícios, os propostos pelo Poder Executivo a indústria trilhará o mesmo caminho

que a Conferência de Aviação de Petrópolis procurou impedir através da fixação de princípios corretivos.

8.4 Assim, enquanto se processa o subvencionamento das linhas internacionais, das linhas da Rede de Integração Nacional e do reequipamento das empresas, a correção das anomalias e o ajustamento da tarifa aos custos operacionais virão eliminando, progressivamente, os fatores deficitários, enquanto a perspectiva do auxílio especial de emergência (o substitutivo mantém esse caráter de emergência e o estende por cinco anos, reconhecidamente aporístico de uma situação que exige demonstração e que elide o aspecto contingencial, porque não há emergência a preço fixo muito menos por um quinquênio) virá impedindo que a indústria trabalhe no sentido da consecução desses objetivos salutaros.

8.5 Alteração (art. 26 do Substitutivo):

9.0 Constando da lei nº 14, de 1947, a obrigatoriedade da concessão do desconto de 50% (cinquenta por cento) nas passagens dos membros do Congresso Nacional, nas viagens dentro do território nacional, julgou-se desnecessário dispositivo novo no anteprojeto.

9.1 Entretanto, a lei nº 3.863-A, de 24 de janeiro de 1961, que alterara o art. 8º da lei nº 2.686, de 19 de dezembro de 1955, quando esta já estava caduca, tornando, pois, insubsistente aquela alteração que fora feita no vácuo, estendera o desconto nas passagens aos dependentes dos congressistas e incluiu as viagens ao exterior.

9.2 — Não podendo prevalecer essa alteração, feita em lei que já caducara, legalmente o benefício só poderia atingir os membros do Congresso e não seus dependentes, assim mesmo em viagens dentro do território nacional.

9.3 O substitutivo, porém, estabelece o mesmo benefício, mas já em caráter restrito, pois o desconto de 50% (cinquenta por cento) só é devido uma vez em cada sessão legislativa, em viagem de ida e volta ao Estado que o congressista representa no Parlamento, para dependentes seu, porque, embora diga o substitutivo que estão mantidos os atuais descontos, estes são os da lei nº 14, que limita suas viagens ao território nacional.

9.4 A manutenção dos atuais descontos está presa à vigência da lei, de maneira que lei sem vigor, sancionada para alterar outra que não estava mais em vigor, não tem conteúdo, perde-se no vazio. De qualquer modo, a intenção de limitar as passagens para dependentes como parece ser o caso, é salutar.

RESUMO

10.0 Das oito alterações introduzidas no projeto do Poder Executivo, abstraídas pequenas mudanças de redação, apenas duas têm profundidade e fogem ao sistema estabelecido para amparar a indústria dos transportes aéreos:

1º) o art. 2º (do projeto e do substitutivo), onde se eliminou a referência ao tipo de equipamento, criando situação que tende a subverter o plano de auxílio à indústria. E o corretivo apenas parcial, que permite está no veto às expressões que identificam o auxílio com situação deficitária ou antieconômica das linhas;

2º) art. 19 (apenas do substitutivo, porque o projeto considerava de "emergência" o auxílio), que concede auxílio que contingências conhecidas autorizam apenas por dois anos também por mais três anos, avançando o reconhecimento da situação de emergência por prazo que a política adotada no projeto desaconselha. E o remédio para coartar a situação está no veto ao art. 19 do Substitutivo.

Aproveito a oportunidade para apresentar a V. Exª respeitosos cumprimentos. — Maj. Brig. do Ar — Dario Cavalcanti de Azambuja, Diretor-Geral de Aeronáutica Civil.

O Sr. Ministro da Aeronáutica, o qual, repito, em boa hora foi exonerado do cargo na presente reforma ministerial, sonheou o documento ao Chefe da Nação, praticando ato de desconsideração para com o seu subordinado, o Diretor-Geral da Aeronáutica Civil, e de desrespeito ao seu superior, o Presidente da República.

Ao Chefe da Nação foi apresentado um arrazoado preparado pelas partes, através do qual o monopolista da aviação, Sr. Rubem Berta, traía o espírito e a letra das conclusões da Conferência de Petrópolis.

Inconformado com o fato e mais inconformado ainda pelas deformações introduzidas no projeto que apresentara e que fora adotado pelo Conselho de Ministros, o Major Brigadeiro do Ar Dario Cavalcanti de Azambuja, então Diretor da Aeronáutica Civil dirigiu pedido de demissão do cargo que ocupava.

Para conhecimento do episódio e para o imparcial depoimento da história, leio a carta de demissão:

"Ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República

Excelência:

Ao reassumir, em setembro de 1961, conduzido pelas mãos de V. Exa., o espinhoso cargo de Diretor-Geral de Aeronáutica Civil, Pôsto ambicioso mais pela honra que apresento do que pelo ónus que acarreta, fi-lo na convicção dupla de que no ato se continha uma reparação e um convite à cooperação.

Tendo tido a honra de ter dirigido antes esta Diretoria, experimentado, portanto, na apreciação dos problemas em que se debatia, pensei antes em ser útil ao Governo de V. Exa., carreando para ele os louros de uma vitória que desejava, de que em sentir-me reparado, embora ambos os objetivos fossem óbvios.

O panorama que defrontei nessa segunda fase de minha gestão era desanimador, pois os problemas que angustavam e desafiavam os governos que antecederam o de V. Exa. haviam sofrido agravamento e as soluções pareciam mais distantes do que anteriormente.

Não medi esforços para retomar essas soluções onde os estudos anteriores as haviam deixado e, conquanto seja louvável o espírito de colaboração que me deu a indústria diante do perigo do caos, em que nenhuma campanha contava com constituição econômica e financeira para sobreviver, muito de sacrifício lhe dediquei e o vi coroado quando logrei reunir na mesma mesa os interesses mais que nunca antagônicos da empresa, do Governo e do público.

Não pretendo entrar na análise do que foi a Conferência de Aviação de Petrópolis, mas a aprovação de suas recomendações pelo então Conselho de Ministros demonstra que estava no caminho certo e que ela não trouxera meros paliativos àquela angustiante situação, mas verdadeiro remédio.

Meus esforços, empenhados sem nenhum intuito de grangear-me qualquer mérito, conduziram à unanimidade de vistas em torno de problemas que há mais de 10 anos desafiavam soluções, como a guerra tarifária, o artificialismo das tarifas sustentadas em bases inconsistentes, fora da realidade industrial; a deflação da oferta, de modo a ajustá-la às necessidades do usuário, poupando o combustível e o equipamento; a alienação do equipamento obsoleto; a contemplação do usuário com tarifas especiais, sem sacrifício da quantidade e da qualidade do transporte; a aglutinação de empresas, de

modo a fazer desaparecer a fricção de interesses e alcançar a racionalização da operação, sem estabelecer monopólio e sem prejudicar a qualidade dos serviços; a eliminação da competição ruinosa; a proibição de novos empreendimentos agravadores da crise e muitos outros de que nos dá conta o volumoso repatório da Conferência.

Tudo isso, porém, foi planejado, estudado e solucionado apenas em tese, dependendo de uma implementação bem mais árdua do que os trabalhos da Conferência, a ser obtida paulatina e rigorosamente, de maneira a atingir plenamente os objetivos, nos quais fiz preponderar sempre e predominantemente o interesse público.

A situação das concessões, existentes em número superior a duzentas sem qualquer equilíbrio de competição e perspectiva de aplanamento, foi solucionada numa política de sobriedade que a desicção do assunto exigia, logrando-se o vencimento de 98% (noventa e oito por cento) daquelas concessões, fenômeno que per aquelas concessões detomar o freio do statu quo anterior precedentes aquelas concessões.

Essas vitórias — não há negar seu caráter de triunfo — que aumentam o acervo de realizações do Governo de V. Exa. foram conseguidas também com o apoio da indústria e estas consubstanciadas na Mensagem que o então Conselho de Ministros enviou ao Congresso e que se transformou no Projeto de lei número 3.789-1962, no qual foi prevista a recuperação da indústria dos transportes aéreos dentro de cinco anos, mediante auxílios que, totalizados, não chegariam a 10% (dez por cento) do que despende a União com os transportes ferroviários e marítimos.

Lamentavelmente, porém, quando a indústria se viu fortalecida com aqueles pro-e-o, sustentando-se através dos adiantamentos feitos pelo Banco do Brasil, esqueceu-se dos propósitos inicialmente demonstrados, indo colaborar na transformação do esquema da política aérea aprovada, reduzindo-lhe o sentido de austeridade.

Essa ambição tão mal ajustada à conjuntura nacional, levou a indústria a pleitear com a falsa visão do fenômeno, um quadro completamente diferente daquele que ela mesma delineara perante o Governo na Conferência, deixando dúvidas sobre que momento agiu dentro do critério justo.

Os princípios salutaros e profiláticos da Conferência, que norteavam a constituição da Rede de Integração Nacional, fazendo-a partir do amparo ao homem do interior, ameaçado de abandono pelo alto custo de operação de equipamento que sua infraestrutura admite, foram subvertidos, a fim de identificar com a Rede todo serviço deficitário ou feito com equipamento anti-econômico, em artificialismo de construção destinada a gerar benefícios não previstos.

Assim sendo, a Rede primitivamente idealizada como salvação do homem do interior, beneficiado por cerca de 20 milhões de quilômetros operados por equipamento Douglas DC-3/C-47 e Catalina PBY-5-A, nos quais o alto custo daqueles equipamentos não poderia permitir a continuação dos serviços sem subvenção, transformou-se numa Rede em que se identificavam o equipamento anti-econômico com o deficit das empresas, o serviço indispensável ao homem do interior com o serviço de luxo ligando os grandes centros.

Aos invés, pois, de atingir aqueles objetivos, entre os quais estava o de impedir o esvaziamento das escalas dos Estados centrais e nortistas ou nordestinos, a Rede traduziria tão-somente mais uma fonte de renda, sem pautar sua constituição pelo único

princípio a que deveria estar presa: o interesse público.

Outra subvenção introduzida no projeto de lei decorrente da Mensagem foi a ampliação até vedada pelos léxicos do conceito de emergência. Tendo sido previsto no projeto um auxílio de emergência, imposto pela conjuntura identificada com a elevação das taxas de câmbio e os aumentos salariais de 1961 e 1962, agravados com a concessão do 13º salário, a indústria logrou estendê-lo aos anos de 1964, 1965 e 1966, em volume não identificado, mas que acompanharia os sucessivos aumentos de custos operacionais não atendidos por outras medidas de amparo governamental, quando se previa que, a partir de 1964 a recuperação da indústria estaria não só reduzindo os auxílios, como suportando parte dos ônus da exploração.

Destarte, o que se traduzia inicialmente como auxílio de "emergência", imposto pela contingência, passa a permanente com o mesmo título, alargando consideravelmente e injustificavelmente o conteúdo da expressão que definia apenas uma contingência conhecida, para abranger o "desconhecido", outro artificialismo de construção maliciosa.

Tomado do mesmo amor pela coisa pública é que me levava, imparcialmente, como representante do Governo, a concordar com a ajuda consubstanciada no Projeto nº 3.799, de 1962, não me foi possível aquiescer aquelas aberrações, uma das quais subvertia o plano de ajuda ao homem do interior abandonado e outra que poderia elevar para limites imprevisíveis uma ajuda estimada pelas próprias interessadas em apenas Cr\$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de cruzeiros), dos quais Cr\$ 4.000.000.000,00 em 1962 e Cr\$ 6.000.000.000,00 em 1963, e partir de quando a indústria estaria em condições de absorver os ônus correspondentes e até então atribuídos ao Governo.

Tentando coartar essa manobra, absolutamente em desacordo com as recomendações da Conferência de Aviação de Petrópolis, até então considerada a Bíblia da Aviação Comercial, apressei-me em dar cumprimento à determinação do Sr. Ministro da Aeronáutica, enviando-lhe em tempo hábil um estudo, feito na medida em que a exigência de tempo permitia, recomendando dois vetos, os quais se não eliminavam os efeitos prejudiciais das emendas da lei, poderiam contudo atenuá-los. (documento junto).

A incidência do veto nas expressões enxertadas no art. 2º permitiria restabelecer a faculdade de fixar a Rede de Integração Nacional nos limites preconizados pela Conferência de Petrópolis, muito embora sua emenda tivesse eliminado dos princípios determinantes a indicação dos tipos de equipamento adequados à execução das linhas do interior. Com o veto àquelas expressões "deficitárias e anti-econômicas", qualquer artificialismo de construção, tendente a incluir na Rede serviço deficitário ou feito com aeronave anti-econômica, apenas com o propósito desligado do interesse público de dar conteúdo a um serviço supérfluo, teria desaparecido.

E o veto ao art. 19, impedindo que as empresas de transporte aéreo contassem como de emergência com auxílio que somente o futuro da exploração poderia exigir, teria afastado de suas cogitações uma esperança que é como que um convite à inércia, senão ao abandono da austeridade administrativa. E com essa restrição à realidade industrial passaria a mera hipótese.

Infelizmente, não logrei êxito nessa tentativa somente decorrente do profundo desejo de preservar o interesse público. Com efeito, embora tenha sido idealizador e realizador da Conferência de Aviação de Petrópolis, assim como o autor da Mensagem apro-

vada pelo Conselho de Ministros e remetida ao Congresso, os vetos que foram considerados pelo Exmo. Senhor Ministro da Aeronáutica.

Por outro lado, como a gratidão não é apanágio dos bons tendo tomado conhecimento em Brasília dos votos que propôs o Senhor Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeronáuticas passou a veicular que eu me colocara em posição hostil à indústria, esquecido, inconsciente ou conscientemente, de que os vetos seriam apostos tão somente aos excessos introduzidos no projeto e em desacordo com os mais amplos objetivos da própria indústria, sobejamente demonstrados no decorrer da tramitação da lei.

É evidente que não me sinto com ânimo de levar a cabo a execução de uma política dessa ordem, que é diante conforme trate com o público ou com as autoridades, nem se pode cogitar de servir aos interesses do País com que a exceder sem qualquer intenção de cumprir os compromissos assumidos diante do infortúnio.

Os votos apostos por V. Exa. constituem, sem dúvida, um esforço louvável e patriótico no sentido de reduzir os maus efeitos do substitutivo aprovado pelo Congresso. Mas, dada a falta de assessoramento técnico adequado, não me parecem suficientes para preservar a política aérea a custo estabelecida na Conferência de Aviação de Petrópolis, nem para impedir o retorno da indústria à situação caótica anterior.

Não podendo comungar com essa situação, nem a considerando ajustada aos meus ideais de bem servir, considero que não há lugar para mim no quadro que a indústria pretende subverter, depois de aprovado aquilo que considerou adequado à solução, em hora em que carecia de alternativa, pelo que digo a V. Exa. por quem fui designado, se digne de conceder-me exoneração do cargo de Diretor Geral de Aeronáutica Civil, na certeza de que V. Exa. concordará com a justiça da pretensão.

E ela é tanto mais necessária quando é certo que não me é possível implementar as restantes medidas aprovadas pelo Conselho de Ministros sem o apoio indispensável da indústria e das demais autoridades.

Estou absolutamente certo de que V. Exa. compreenderá que este pedido de exoneração, motivado pelas circunstâncias que o fundamentam, não traduz, de forma alguma, a intenção de retirar, reduzir ou condicionar o inabalável desejo de continuar a prestar a V. Exa., com o maior entusiasmo e lealdade, a minha modesta colaboração.

Aproveito a oportunidade para apresentar a V. Exa. respeitosos cumprimentos. — Maj. Brig. do Ar. Dário Cavalcanti de Albuquerque, Diretor Geral de Aeronáutica Civil.

Rendo minhas homenagens ao gesto digno e patriótico desse autêntico representante de nossa aviação militar. E voltarei ao assunto, Sr. Presidente, Srs. Congressistas, para revelar à nação o Panamá da "sol d'ant" aviação comercial brasileira. (Muito bem, muito bem. Palmas).

O SR. PRESIDENTE:

Vai ser levada a efeito a votação.

Os Srs. Congressistas serão chamados do sul para o norte — primeiro os representantes dos Estados e em seguida os dos Territórios. Por fim votarão os membros da Mesa.

Quatro serão as cédulas a utilizar, colocadas numa só sobrecarta. As três primeiras dizem respeito ao primeiro veto e a quarta ao segundo.

(Procede-se à chamada).

Respondem à chamada e votam os Srs. Senadores.

Adalberto Sena
José Guionard

Eduardo Assumar
Vivaldo Lima
Zacharias de Assumpção
Cattete Pinheiro
Lobão da Silveira
Eugenio Barros
Victorino Freire
Joaquim Parente
Siegfredo Pacheco
Menezes Pimentel
Antônio Jucá
Wilson Gonçalves
Dix-Huit Rosado
Dinarte Mariz
Walfredo Gurgel
Argemiro de Figueiredo

João Agripino
Barros Carvalho
Pinto Ferreira
Silvestre Fericles
Heribaldo Vieira
Dylton Costa
Leite Neto
Aloysio de Carvalho
Eduardo Catalão
Josaphat Marinho
Eurico Rezende
Raul Giuberti
Aarão Steinbruch
Aurélio Viana
Milton Campos
Benedito Valladares
Nogueira da Gama
Lineu Gomes
Moura Andrade
José Feliciano
José Elias
Filinto Müller
Neilson Maculan
Mello Braga
Irineu Bornhausen
Antônio Carlos
Guido Mondim
Daniel Krieger
Mem de Sá — (47).

Respondem à chamada e votam os Senhores Deputados:

Acre:

Altino Machado — PTB
Arnan Leite — PSD
Geraldo Mesquita — PSD
Jorge Kalume — PSD
Mário Maia — PTB
Ruy Lino — PTB
Valério Magalhães — PSD

Amazonas:

Djalma Passos
João Veiga — PTB
Leopoldo Peres — PSD
Paulo Coelho — PTB

Pará:

Burlamaqui de Miranda — PSD
Gilberto Azevedo — PTB
João Menezes — PSD
Silvio Braga — PSP
Stélio Maroja — PSP
Waldemar Guimarães — PSD

Maranhão:

Alberto Aboud — PSD
Cid Carvalho — PSD
Eurico Ribeiro — PSD
Ivar Saldanha — PSD
José Burnett — PSD
José Rio — PSD
José Sarney — UDN
Lister Caldas — PSD
Luiz Coelho — PSD
Luiz Fernando — PSD
Matos Carvalho — PSD
Nelva Moreira — PSP
Pedro Braga — UDN
Renato Archer — PSD

Piauí:

Chagas Rodrigues — PTB
Dyrno Pires — PSD
Ezequias Costa — UDN
Heitor Cavalcanti — UDN
João Mendes Olimpio — PTB
Moura Santos — PSD

Ceará:

Adahil Barreto — PTB
Armando Falcão — PSD
Edilson Melo Távora — UDN
Esmerino Arruda — PST
Expedito Machado — PSD
Francisco Adeadato — PTN
Furlado Leite — UDN

Leão Sampaio — UDN
Marcelo Sanford — PTN
Martins Rodrigues — PSD
Moyses Pimentel — PTB
Ossian Araripe — UDN
Oziris Pontes — PTB
Pães de Andrade — PSD
Paulo Sarasate — UDN

Rio Grande do Norte:

Algo Tinoco — PSD
Américo de Souza — PSD
Cívico Motta — PTB
Tarciso Maia — UDN
Vingt Rosado — PTB

Paraíba:

Bivar Olinto — PSD
Ernani Sátiro — UDN
Flaviano Ribeiro — UDN
Humberto Lucena — PSD
Jandui Carneiro — PSD
Luiz Bronzeado — UDN
Raul de Góes — UDN
Teotônio Neto — PSD
Vital do Rêgo — UDN

Pernambuco:

Alde Sampaio — UDN
Augusto Novaes — UDN
Aurino Valois — PTB
Clodomir Leite — PTB
Costa Cavalcanti — UDN
José Carlos — UDN
Milvernes Lima — PTB
Murilo Costa Rêgo — PTB
Ney Maranhão — PTB
Nilo Coelho — PSD
Souto Maior — PTB
Walemar Alves — PST

Alagoas:

Abraão Moura — PTB
Aloysio Nonô — PTB
Carlos Gomes — UDN
Geraldo Sampaio — UDN
Medeiros Neto — PSD
Mello Mourão — PTB
Oceano Carleial — UDN
Oséas Cardoso — PTN

Sergipe:

Ariosto Amado — PTB
Arnaldo Garcez — PSD
José Carlos Teixeira — PSD
Lourival Batista — UDN
Machado Rollemberg — UDN

Bahia:

Alcísio de Castro — PSD
Antoniocarlos Magalhães — UDN
Fernando Santana — PSD
Castão Pedreira — PTB
Hélio Ramos — PSD
Henrique Lima — PSD
João Dória — PDC
João Mendes — UDN
Josaphat Azevedo — PTN
Josaphat Borges — PSD
Luiz Viana — PL
Luna Freire — PTB
Manoel Novaes — PTB
Manso Cabral — PTB
Necy Novaes — PTB
Oscar Cardoso — UDN
Pedro Catalão — PTB
Raimundo Brito — PTB
Regis Pacheco — PSD
Teófilo de Albuquerque — PTE
Tourinho Dantas — UDN
Vasco Filho — UDN
Vieira de Melo — PSD
Wilson Falcão — UDN

Espírito Santo:

Argilano Dario — PTB
Dirceu Cardoso — PSD
Florian Rubim — PTN
Gil Veloso — UDN
Oswaldo Zanillo — PRP
Ramon Oliveira Netto — PTB
Raimundo de Andrade — PTN

Rio de Janeiro:

Afonso Celso — PTB
Ario Theodoro — PTB
Daso Coimbra — PSD
Edésio Nunes — PTB
Geremias Fontes — PDC
Getúlio Moura — PSD
Mario Tamborindeguy — PSD
Raymundo Padilha — UDN
Roberto Saturnino — PSB

Guanabara:

Allomar Balceiro — UDN
Amaral Neto — UDN
Arnaldo Nogueira — UDN
Benedito Cerqueira — PTB
Benjamin Farah — PTB
Breno da Silveira — PTB
Garcia Filho — PTB
Jamill Amiden — PTB
Juarez Távora — PDC
Leonel Brizzola — PTB
Marco Antônio — PST
Max da Costasantos — PSB
Sérgio Magalhães — PTB
Waldir Simões — PTB

Minas Gerais:

Abel Rafael — PSD
Amintas de Barros — PSD
Antônio Luciano — PSD
Aquiles Diniz — PTB
Austregesilo de Mendonça — PTB
Bias Fortes — PSD
Bilac Pinto — UDN
Carlos Murilo — PSD
Celso Murta — PSD
Dnar Mendes — UDN
Elias Carmo — UDN
Francelino Pereira — UDN
Geraldo Freire — UDN
Gilberto Faria — PSD
Guilherme Machado — UDN
Guilhermino de Oliveira — PSD
Gustavo Capanema — PSD
Horácio Bethônico — UDN
João Hercúlio — PTB
José Aparecido
Manoel de Almeida — PSD
Manoel Taveira — UDN
Maurício de Andrade — PSD
Milton Reis — PTB
Nogueira de Rezende — PR
Olavo Costa — PSD
Oscar Corrêa — UDN
Ovidio de Abreu — PSD
Ozanem Coelho — PSD
Paes de Almeida — PSD
Paulo Freire — PTB
Pedro Aleixo — UDN
Renato Azeredo — PSD
Rondon Pacheco — UDN
Teófilo Pires — PR
Último de Carvalho — PSD
Walter Passos — PR

São Paulo:

Almeida Prado — UDN
Armindo Mastrocola — UDN
Adrião Bernardes — PST
Afrânio de Oliveira — UDN
Aniz Badra — PDC
Arnaldo Cerdeira — PSP
Candido Sampaio — PSP
Carvalho Sobrinho — PSP
Celso Amaral — PTB
Cunha Bueno — PSD
Dias Menezes — PTN
Derville Alegretti — MTR.
Ewaldo Pintot — MTR
Ferraz Egreja — UDN
Franco Montoro — PDC
Hamilton Prado — PTN
Henrique Turner — PDC
Lauro Cruz — UDN
Levy Tavares — PSD
Lino Morganti — PRT
Mário Covas — PST
Maurício Goulart — PTN
Pacheco Chaves — PSD
Padre Godinho — UDN
Pereira Lopes — UDN
Plínio Salgado — PRP
Plínio Sampaio — PDC
Ranieri Mazzini — PSD
Rogé Ferreira — PTB
Sussumu Hirata — UDN
Teófilo Andrade — PDC
Tufy Nassif — PTN
Ulysses Guimarães — PSD
Yukshigue Tamura — PSD
William Salem — PTB

Goiás:

Benedito Vaz — PSD
Castro Costa — PSD
Celestino Filho — PSD
Emival Calado — UDN
Haroldo Duarte — PTB
Jales Machado — UDN
José Cruciano — PSD
Lizandro Paixão — PTB

Ludovico de Almeida — PSP
Peixoto da Silveira — PSD

Mato Grosso:

Correia da Costa — UDN
Edison Garcia — UDN
Philadelpho Garcia — PSD
Ponce de Arruda — PSD
Saldanha Derzi — UDN
Wilson Martins — UDN
Wilson Fadul — PTB

Paraná:

Accioly Filho — PDC
Antônio Annibelli — PTB
Antônio Baby — PTB
Braga Ramos — UDN
Emílio Gomes — PDC
Hermes Macedo — UDN
Ivan Luz — PRP
João Ribeiro — PSD
Jorge Carl — UDN
José Richa — PDC
Lyrio Bertoli — PSD
Miguel Miyamoto — PDC
Moysés Lupion — PSD
Newton Carneiro — UDN
Plínio Costa — PSD
Rafael Rezende — PSD
Renato Celidônio — PTB

Santa Catarina:

Albino Zeni — UDN
Alvaro Catão — UDN

Antônio Almeida — PSD
Aroldo Carvalho — UDN
Carneiro de Loyola — UDN
Domicio Freitas — UDN
Joaquim Ramos — PSD
Laerte Vieira — UDN
Lenoir Vargas — PSD
Orlando Bertoni — PSD
Osni Regis — PSD
Paulo Macarini — PTB
Pedro Zimmermann — PSD

Rio Grande do Sul:

Adílio Viana — PTB
Affonso Anselmo — PRP
Antônio Bresolin — PTB
Ary Alcântara — PSD
Brito Velho — PL
Cid Furtado — PDC
Clay de Araújo — PTB
Clovis Pestana — PSD
Euclides Triches — PDC
Flôres Soares — UDN
Jairo Brum — MTR
Lauro Leitão — PSD
Luciano Machado — PSD
Marcial Terra — PSD
Milton Dutra — PTB
Norberto Schmidt — PL
Ortiz Borges — PTB
Osmar Grafulha — PTE
Paulo Mincarone — PTB
Peracchi Barcelos — PSD
Raul Pila — PL
Ruben Alves — PTB

Tarso Dutra — PSD
Temperani Pereira — PTB

Rondônia:

Renato Medeiros — PTB — (280)

O SR. PRESIDENTE:

— Responderam à chamada e votaram 327 Srs. Congressista número que coincide com o de sobrecartas encontradas na urna. Vai-se proceder à apuração. Convido para escrutinadores os Srs. Senador Antônio Jucá e Deputado Dias Menezes.

(Procede-se à Apuração)

O SR. PRESIDENTE:

— Está concluída a apuração, que acusa o seguinte resultado:

Cédula nº 1 (1.º voto) Projeto de Lei que estabelece medida de amparo à indústria do transporte aéreo e dá outras providências.

Do art. 1.º as palavras: "... pelo prazo de 5 anos, a partir de 1.º de janeiro de 1962..."

SIM 6 votos
NAO 304 votos
EM BRANCO 17 votos

O dispositivo foi rejeitado, ficando mantido o veto.

Cédula nº 2 — (1.º voto) Do art. 2.º as palavras: "... assim discriminados..."

A tabela nº 1 — Exercício de 1962
A tabela nº 2 — Exercício de 1963

SIM 5 votos
NAO 306 votos
EM BRANCO 16 votos

Cédula nº 3 — (1.º voto) — Do artigo 7.º as palavras: "... tanto quanto possível..."

SIM 7 votos
NAO 309 votos
EM BRANCO 11 votos

Os dispositivos foram rejeitados, ficando mantidos os vetos.

Cédula nº 4 (2.º voto) — Projeto de Lei que desincorpora do Patrimônio da União e restitui a plena propriedade da "Sociedade Filarmônica Lyra" o imóvel situado à Rua S. Joaquim nº 239, na Capital do Estado de São Paulo.

Totalidade do projeto

SIM 313 votos
NAO 1 voto
EM BRANCO 13 votos

O dispositivo foi aprovado, ficando rejeitado o veto.

Nada mais havendo a tratar encerro a sessão.

Assim se procedeu à apuração dos votos.

PREÇO DO NÚMERO DE HOJE: Cr\$ 0,40