



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

ANO XXVIII — Nº 62

QUINTA-FEIRA, 14 DE JUNHO DE 1973

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 67.^a SESSÃO, EM 13 DE JUNHO DE 1973

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Ofício do Sr. 1.^o Secretário da Câmara dos Deputados

— Encaminhando à revisão do Senado, autógrafos dos seguintes projetos:

— Projeto de Lei da Câmara n.º 28/73 (n.º 1.230/73, na Casa de origem), que autoriza a doação do domínio útil de terreno de acrescidos de marinha, situados em São Luís, no Estado do Maranhão, sob a jurisdição do Departamento Nacional de Obras de Saneamento.

— Projeto de Decreto Legislativo n.º 26/73 (número 105-C/73, na Câmara dos Deputados), que aprova os textos do Acordo Cultural e do Acordo de Cooperação Técnica, firmados entre a República Federativa do Brasil e a República Unida dos Camarões (CAMERUM), em Iaundé, a 14 de novembro de 1972.

1.2.2 — Pareceres

Referentes às seguintes matérias:

— Projeto de Lei do Senado n.º 59/72, que autoriza sirena e luz vermelha intermitente nos carros de médicos cardiologistas e dá outras providências.

— Projeto de Lei do Senado n.º 2/73, que atribui competência aos Sindicatos para pleitear o reconhecimento, judicial ou administrativo, da insalubridade ou periculosidade das atividades e operações de qualquer empresa, e dá outras providências.

— Projeto de Lei do Senado n.º 40/73, que dispõe sobre a obrigatoriedade de execução de música brasileira e dá outras providências.

1.2.3 — Discursos do expediente

SENADOR NELSON CARNEIRO — Sentido do projeto de lei de sua autoria, dispondo sobre inelegibilidade para o Senado, Câmara e Assembleia, tendo em vista considerações do Sr. Senador José Sarney sobre a matéria.

SENADOR ARNON DE MELLO — Desenvolvimento nuclear brasileiro.

1.2.4 — Comunicações da Liderança da ARENA

Substituição de membros em Comissões Mistas do Congresso Nacional.

1.2.5 — Comunicação da Presidência

Convocação de sessão solene do Congresso Nacional a realizar-se dia 29 do corrente, às 15 horas, destinada a comemorar o centenário de nascimento de Alberto Santos Dumont.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Projeto de Lei do Senado n.º 44/71, de autoria do Sr. Senador Franco Montoro, que assegura preferência para compra aos ocupantes de imóveis residenciais do INPS, estendendo até 29 de julho de 1969 a data limite fixada pelo Decreto-lei n.º 713, de 29 de julho de 1969. **Aprovado**, em primeiro turno, com emenda. A Comissão de Redação.

— Projeto de Lei do Senado n.º 50/72, de autoria do Sr. Senador Flávio Britto, que altera a redação dos artigos 4.^o e 7.^o da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, para o fim de incluir entre os membros dos Conselhos Nacional e Estaduais de Trânsito representantes da indústria, comércio e agricultura. **Aprovado**, em primeiro turno, com emenda. A Comissão de Redação.

— Projeto de Lei do Senado n.º 55/73, de autoria do Sr. Senador Vasconcelos Torres, que cria o Fundo Nacional da Pesca, e dá outras providências. **Rejeitado**. Ao Arquivo.

1.4 — DISCURSOS APÓS A ORDEM DO DIA

SENADOR GERALDO MESQUITA — 11.^o aniversário da elevação do Território do Acre à categoria de Estado. Federalização da Universidade do Acre.

SENADOR FRANCO MONTORO — Memorial do Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas, Mecânica e Material Elétrico de Santo André, Mauá e Ribeirão Pires, encaminhado ao Presidente da República, por ocasião da data de 1.^o de Maio, referente a aspectos da atual situação dos trabalhadores brasileiros.

1.5 — COMUNICAÇÃO DA PRESIDÊNCIA

Convocação de sessão extraordinária do Senado Federal a realizar-se hoje, às 18 horas, com Ordem do Dia que designa.

1.6 — ENCERRAMENTO

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

EVANDRO MENDES VIANNA
Diretor Geral do Senado Federal

ARNALDO GOMES
Diretor-Executivo

PAULO AURÉLIO QUINTELLA
Chefe da Divisão Administrativa

JOSÉ DE PAIVA PINTO
Chefe da Divisão Industrial

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

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

2 — ATA DA 68.^a SESSÃO, EM 13 DE JUNHO DE 1973

2.1 — ABERTURA

2.2 — ORDEM DO DIA

— Projeto de Lei da Câmara n.º 26/73 (n.º 1.143-B/73, na origem), que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. **Discussão encerrada**, após leitura de emendas, tendo, na oportunidade, os Srs. Senadores Virgílio Távora e Dinarte Mariz discutido a matéria. As Comissões competentes.

— Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem n.º 115/73 (n.º 152/73, na origem), pela qual o Senhor Presidente da República submete ao Senado a escolha do Diplomata Antônio Borges Leal Castello Bran-

co Filho, Embaixador junto ao Estado da Cidade do Vaticano, para cumulativamente, exercer a função de Embaixador do Brasil junto à Soberana Ordem Militar de Malta. **Apreciado em sessão secreta.**

2.3 — DESIGNAÇÃO DA ORDEM DO DIA DA PRÓXIMA SESSÃO. ENCERRAMENTO.

3 — RETIFICAÇÕES

— Ata da 64.^a Sessão, realizada em 11-6-73.

4 — ATAS DAS COMISSÕES

5 — MESA DIRETORA

6 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

7 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES.

ATA DA 67.^a SESSÃO, EM 13 DE JUNHO DE 1973

3.^a Sessão Legislativa Ordinária, da 7.^a Legislatura

PRESIDÊNCIA DOS SRS. ADALBERTO SENA E RENATO FRANCO

As 14 horas e 30 minutos, acham-se presentes os Srs. Senadores:

Adalberto Sena — Geraldo Mesquita — Flávio Britto — José Lindoso — Cattete Pinheiro — Renato Franco — Alexandre Costa — Clodomir Milet — Fausto Castello-Branco — Petrônio Portella — Helvidio Nunes — Virgílio Távora — Waldemar Alcântara — Wilson Gonçalves — Dinarte Mariz — Milton Cabral — João Cleofas — Paulo Guerra — Wilson Campos — Arnon de Mello — Augusto Franco — Lourival Baptista — Antônio Fernandes — Ruy Santos — Carlos Lindenberg — Paulo Tôres — Nelson Carneiro — José Augusto — Franco Montoro — Orlando Zancaner — Benedito Ferreira — Osires Tei-

xeira — Fernando Corrêa — Filinto Müller — Saldanha Derzi — Accioly Filho — Ney Braga — Antônio Carlos — Celso Ramos — Daniel Krieger — Tarso Dutra.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — A lista de presença acusa o comparecimento de 40 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

O Sr. 1.^o Secretário procederá à leitura do Expediente.

É lido o seguinte

EXPEDIENTE

OFÍCIOS

Do Sr. 1.^o Secretário da Câmara dos Deputados, submetendo à revisão do

Senado autógrafos dos seguinte projetos:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA N.º 28, de 1973

(N.º 1.230-B/73, na Casa de origem)

DE INICIATIVA DO SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Autoriza a doação do domínio útil de terreno de acrescidos de marinha, situado em São Luís, no Estado do Maranhão, sob a jurisdição do Departamento Nacional de Obras de Saneamento.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.^o É o Poder Executivo autorizado a doar, ao Município de São Luís, no Estado do Maranhão, o domínio útil do terreno de acrescidos de marinha com a área aproximada de 40 ha (quarenta hectares), situado na

bacia do Rio Bacanga, naquele município, sob a jurisdição do Departamento Nacional de Obras de Saneamento, nos termos do art. 46 da Lei n.º 4.089, de 13 de julho de 1962.

Art. 2.º O terreno será incluído no projeto de recuperação das áreas alagadas da região, a cargo do Município de São Luís, que poderá, com a finalidade de obter recursos para a execução do referido projeto, alienar, no todo ou em parte, o domínio útil obtido na forma do art. 1.º

Art. 3.º O Município de São Luís ficará isento do pagamento do foro, enquanto o terreno integrar o seu patrimônio, e se obrigará a realizar os objetivos indicados no art. 2.º, no prazo de cinco anos, a contar da data da assinatura do contrato de doação.

Art. 4.º A doação tornar-se-á nula de pleno direito, independentemente de qualquer indenização, inclusive por benfeitorias realizadas, se ao terreno, no todo ou em parte, vier a ser dada destinação diversa, ou, ainda, se ocorrer inadimplemento de cláusula de contrato a ser lavrado em livro próprio do Serviço de Patrimônio da União.

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

MENSAGEM

N.º 129, de 1973

DO PODER EXECUTIVO

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do artigo 51 da Constituição, e para ser apreciado nos prazos nele referidos, tenho a honra de submeter à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Fazenda, o anexo projeto de lei que "autoriza a doação do domínio útil de terreno de acrescidos de marinha, situado em São Luís, no Estado do Maranhão, sob a jurisdição do Departamento Nacional de Obras de Saneamento".

Brasília, em 11 de maio de 1973. —
Emílio G. Médici.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS 408.806,
DE 1972 — N.º 121, DE 6 DE ABRIL
DE 1973, DO MINISTÉRIO DA FA-
ZENDA

Excelentíssimo Senhor Presidente da República

No anexo processo, pleiteia o Município de São Luís a doação do domínio útil do terreno de acrescidos de marinha com a área aproximada de 40 ha (quarenta hectares), situado na bacia do rio Bacanga, naquele município e jurisdicionado ao Departamento Nacional de Obras de Sa-

neamento — DNOS, nos termos do art. 46 da Lei n.º 4.089, de 13 de julho de 1962.

2. Destina-se o terreno à execução do projeto de recuperação das áreas alagadas daquela região, a cargo do Governo do Município, que pretende obter recursos para as obras projetadas mediante alienação total ou parcial da área a ser aforada.

3. O Departamento Nacional de Saneamento não se opôs ao pedido, tendo o Ministro do Interior encaminhado a Vossa Excelência exposição de motivos visando a formalizar o atendimento do pedido formulado pelo referido Município.

4. Encaminhado o expediente a este Ministério, foi o assunto examinado pelo Serviço do Patrimônio da União, que concluiu, com apoio da Secretaria Geral, por que a doação pretendida pode ser efetivada mediante permissivo legal. Ocorre que a Lei n.º 4.089, de 13 de julho de 1962, ao estabelecer que os terrenos de acrescidos de marinha, resultantes de obras realizadas pelo DNOS, embora pertençam à União, ficam sob a jurisdição daquele órgão, que poderá aforá-los, não previu a hipótese da doação. Segundo os §§ 1.º e 2.º do artigo 46 da referida lei, o aforamento (regime estabelecido para os terrenos de marinha) das áreas da União jurisdicionadas ao DNOS deverá ser feito em concorrência pública, onerosamente, portanto, e o produto da venda do domínio útil recolhido ao Fundo Nacional de Obras de Saneamento.

5. Entendem, também, aqueles órgãos fazendários, tendo em vista a finalidade social das obras programadas, justificar-se a isenção do pagamento do foro enquanto o domínio útil do terreno integrar o patrimônio do donatário.

6. Concordando com as medidas propostas, tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência os anexos projetos de mensagem e anteprojeto de lei.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos do meu mais profundo respeito. — José Flávio Pécora, Ministro da Fazenda, interino.

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI N.º 4.089

DE 13 DE JULHO DE 1962

Transforma o Departamento Nacional de Obras de Saneamento em Autarquia, e dá outras providências.

Art. 46. Pertencem à União e ficam sob a jurisdição do D.N.O.S., que poderá aforá-los ou aliená-los, os acrescidos de terrenos de marinha,

resultantes de obras realizadas pelo D.N.O.S., bem como os recuperados nas margens dos rios, canais e lagoas, que por qualquer título não estejam no domínio particular.

§ 1.º O aforamento ou a alienação serão feitos mediante concorrência pública e o edital poderá prever o pagamento do preço de alienação do domínio útil, à vista ou a prazo.

§ 2.º Os recursos provenientes destas vendas do domínio útil constituirão receita do Fundo Nacional de Obras de Saneamento.

(A Comissão de Finanças.)

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

N.º 26, de 1973

(N.º 105-C/73, na Câmara
dos Deputados)

Aprova os textos do Acordo Cultural e do Acordo de Cooperação Técnica, firmados entre a República Federativa do Brasil e a República Unida dos Camarões (CAMERUM), em Iaundé, a 14 de novembro de 1972.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Ficam aprovados os textos do Acordo Cultural e do Acordo de Cooperação Técnica, firmados entre a República Federativa do Brasil e a República Unida dos Camarões (CAMERUM), em Iaundé, a 14 de novembro de 1972.

Art. 2.º Este decreto legislativo entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

MENSAGEM

N.º 19, de 1973

(DO PODER EXECUTIVO)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Em conformidade com o disposto no artigo 44, item I, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhados de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, os textos do Acordo Cultural e do Acordo de Cooperação Técnica, firmados entre a República Federativa do Brasil e a República Unida dos Camarões, em Iaundé, a 14 de novembro de 1972.

Brasília, em 2 de março de 1973. — Emílio G. Médici.

Em 22 de janeiro de 1973.

DC/DCInt/DDC/DCT/DAI/SRC/DAI/
019 /640(B46) (A57)

A Sua Excelência o Senhor
General-de-Exército Emílio Garrastazu Médici,

Presidente da República.

Senhor Presidente:

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, assinei em Iaundé, em 14

de novembro de 1972, durante minha recente visita à África, o Acordo Cultural e o Acordo de Cooperação Técnica entre o Brasil e a República Unida dos Camarões.

2. Os acordos visam a criar instrumentos legais capazes de disciplinar e orientar a cooperação entre o Brasil e a República dos Camarões nos domínios cultural e de cooperação técnica.

3. O Acordo Cultural objetiva fomentar o intercâmbio intelectual e cultural entre os dois países e prevê, para tanto, a mútua concessão de bolsas de estudos, o intercâmbio de professores e de conferencistas, o exame das condições de reconhecimento da equivalência de diplomas e títulos universitários expedidos nos dois países. Dispõe, ainda, sobre a realização de exposições artísticas e de representações teatrais e sobre a cooperação no campo cinematográfico.

4. O Acordo de Cooperação Técnica tem por finalidade criar condições que permitam o acesso às experiências e conhecimentos específicos adquiridos pelos dois países nos campos industrial, agrícola, científico e de administração pública e prevê a possibilidade de se elaborarem programas de cooperação técnica.

5. Em face do exposto, encareço a Vossa Excelência a conveniência de o Governo brasileiro ratificar os presentes acordos, sendo para tanto necessária a prévia aprovação do Congresso Nacional, conforme os termos do Artigo 44, Inciso I, da Constituição Federal.

6. Tenho, pois, a honra de submeter o anexo projeto de Mensagem Presidencial, para que Vossa Excelência, se assim houver por bem, encaminhe os anexos textos de acordo à aprovação do Poder Legislativo.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — Mário Gibson Barboza.

ACORDO CULTURAL ENTRE A REPÚBLICA UNIDA DOS CAMARÕES E A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

O Governo da República Unida dos Camarões e o Governo da República Federativa do Brasil.

FIEM aos altos ideais da Carta das Nações Unidas;

DESEJOSOS de reforçar e de estreitar as relações culturais entre seus países, de modo a desenvolver a cooperação mútua nos domínios literário, artístico, científico, técnico, universitário e esportivo;

ANIMADOS do desejo de ver prosseguir a obra de aproximação entre os Camarões e o Brasil;

CONVIERAM no seguinte:

Artigo I

As Partes Contratantes comprometem-se a proteger e a desenvolver, na medida de suas possibilidades, as relações entre os dois países nos planos científico, técnico, universitário, esportivo e, particularmente, no campo artístico e cultural de modo a contribuir para o melhor conhecimento das respectivas culturas e atividades naqueles setores.

Artigo II

Cada Parte Contratante compromete-se a facilitar, no seu respectivo território, de acordo com a legislação em vigor, a difusão dos valores culturais da outra Parte.

Artigo III

As Partes Contratantes empenharão os melhores esforços para promover o intercâmbio, entre os dois países, de conferencistas, professores universitários, pesquisadores, especialistas, técnicos e outras pessoas que exerçam suas atividades nos campos da educação, da ciência, da cultura e do esporte.

Artigo IV

Cada Parte Contratante estudará a possibilidade de conceder anualmente bolsas de estudo de nível universitário a estudantes, profissionais liberais, técnicos, cientistas ou artistas da outra Parte.

Artigo V

As Partes Contratantes comprometem-se a proceder ao exame das condições nas quais será reconhecida, para fins universitários, a equivalência entre os diplomas e títulos universitários expedidos nos dois países.

Artigo VI

As Partes Contratantes encorajarão a cooperação no domínio cinematográfico, através do intercâmbio de filmes culturais e a organização de outras manifestações nesse campo.

Artigo VII

Cada Parte Contratante compromete-se a facilitar a organização no território da outra Parte de exposições científicas e artísticas, de conferências, concertos, representações e de espetáculos, assim como de competições esportivas.

Artigo VIII

As Partes Contratantes concederão mutuamente, segundo processo a ser determinado, e sob reserva de segurança nacional, todas as facilidades para a entrada, nos respectivos territórios, de livros, jornais, revis-

tas, publicações musicais, reproduções artísticas, fitas magnetofônicas e filmes, destinados a estabelecimentos de caráter educativo, cultural ou esportivo.

Artigo IX

As Partes Contratantes encorajarão o intercâmbio de programas culturais e artísticos entre suas emissoras de rádio e de televisão.

Artigo X

Cada Parte Contratante compromete-se a conceder aos nacionais da outra Parte as mesmas condições de acesso a seus monumentos, instituições científicas, centros de pesquisas, bibliotecas, arquivos públicos e outras instituições culturais dependentes do Estado, respeitada a legislação interna de cada país.

Artigo XI

Sempre que houver necessidade, as Partes Contratantes consultar-se-ão sobre a oportunidade de organizar nos Camarões ou no Brasil a reunião de uma Comissão Cultural Mista camaronense-brasileira encarregada de facilitar a aplicação do presente Acordo.

Artigo XII

O presente Acordo é concluído sem limitação de tempo.

Cada Parte Contratante notificará a outra Parte sobre a conclusão das formalidades necessárias à entrada em vigor do Acordo, cuja vigência terá início a partir da data da última notificação.

Cada Parte Contratante poderá propor a revisão do Acordo ou denunciá-lo. A denúncia produzirá efeitos seis meses após sua notificação.

A denúncia não afetará os programas e projetos em fase de execução, salvo quando as Partes convierem de maneira diversa.

Feito em Iaundé, aos 14 dias do mês de novembro de 1972, em dois exemplares, nas línguas francesa e portuguesa, ambos os textos fazendo igualmente fé.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil — Mário Gibson Barboza.

Pelo Governo da República Unida dos Camarões — Vincent Efon.

ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA UNIDA DOS CAMARÕES E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

O Governo da República Unida dos Camarões e o Governo da República Federativa do Brasil,

DESEJOSOS de promover o conhecimento mútuo;

CONSIDERANDO que deverão ser criadas condições para possibilitar o acesso às experiências e conhecimentos específicos, adquiridos pelas Partes Contratantes, nos campos industrial, agrícola, científico e de administração pública;

CONVENCIDOS de que esse intercâmbio de experiências poderá ser de aplicação imediata, tendo em vista a semelhança das condições ecológicas tropicais e de se tratarem de países em vias de desenvolvimento;

DESEJOSOS de acelerar a formação e o aperfeiçoamento de seus quadros técnicos;

CONVIERAM no seguinte:

Artigo I

As Partes Contratantes organizarão visitas de estudo e informação de funcionários de alto nível, encarregados da formulação e execução dos planos e programas de desenvolvimento de seu país, para conhecer as condições e facilidades existentes na outra Parte, nos campos industrial, agrícola, científico, de administração pública e da metodologia de formação e aperfeiçoamento profissionais de quadros técnicos.

Artigo II

Com base nos conhecimentos adquiridos durante essas visitas, poderão ser elaborados, nos casos que forem julgados de interesse, programas de cooperação técnica através de:

- a) envio de técnicos, individualmente ou em grupos;
- b) troca de informações sobre assunto de interesse comum;
- c) envio de equipamento indispensável à realização de um projeto específico; e
- d) treinamento e aperfeiçoamento profissionais em todos os campos mencionados.

Artigo III

Os programas e projetos de treinamento e aperfeiçoamento profissionais poderão ser realizados, quer através do recebimento de bolsistas, quer através do envio de professores ou pessoal técnico qualificado.

Artigo IV

As Partes Contratantes procurarão, na medida do possível, vincular os programas e projetos, mencionados no Artigo II, a programas e projetos já em execução.

Artigo V

Cada Parte poderá designar, para a execução de programas ou projetos específicos, entidades públicas ou privadas.

Artigo VI

Os técnicos e professores, designados por uma das Partes, fornecerão aos técnicos e professores da outra Parte todas as informações úteis sobre técnicas, práticas e métodos aplicados no seu respectivo campo, bem como os princípios sobre os quais se assentam esses métodos.

Artigo VII

A Parte Contratante que receber técnicos e professores tomará as medidas necessárias para o bom desempenho de sua missão.

Artigo VIII

Na preparação de um programa de cooperação técnica ou de um projeto específico, as Partes Contratantes definirão, de comum acordo, o modo de sua realização.

Artigo IX

Cada uma das Partes Contratantes aplicará aos técnicos, professores e estagiários da outra Parte, bem como às suas famílias e pertences, as disposições em vigor no seu território, no que se refere a privilégios e imunidades.

O mesmo princípio se aplica à entrada no país de equipamento enviado pela outra Parte Contratante, destinado a um projeto específico.

Artigo X

Sempre que houver necessidade, as Partes Contratantes se consultarão sobre a oportunidade de organizar nos Camarões ou no Brasil a reunião de uma Comissão Mista Camaronense-Brasileira encarregada de facilitar a aplicação do presente Acordo.

Artigo XI

Cada uma das Partes Contratantes notificará a outra sobre a conclusão das formalidades necessárias à entrada em vigor do presente Acordo, cuja vigência terá início na data da última notificação.

Artigo XII

O presente Acordo poderá ser denunciado por qualquer das Partes Contratantes, mediante notificação por escrito à outra Parte Contratante e seus efeitos cessarão seis meses após a data da notificação.

A denúncia não afetará os programas e projetos em fase de execução, salvo quando as Partes convierem de maneira diversa.

Feito em Iaundé aos 14 dias do mês de novembro de 1972, em dois exemplares igualmente autênticos, nos idiomas francês e português.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil — Mario Gibson Barboza.

Pelo Governo da República Unida dos Camarões — Vicente Efon.

(As Comissões de Relações Exteriores e de Educação e Cultura.)

PARECERES

PARECER

N.º 201, de 1973

Da Comissão de Saúde sobre o Projeto de Lei do Senado n.º 59, de 1972, que "Autoriza sirene e luz vermelha intermitente nos carros de médicos cardiologistas e dá outras providências".

Relator: Sr. Waldemar Alcântara

Vem ao exame deste órgão técnico o presente projeto, por força do Requerimento n.º 69, de 1973, de autoria do ilustre Presidente da Comissão de Saúde, aprovado em Plenário no dia 28 de maio findo, para seu pronunciamento a respeito.

O projeto em análise, malgrado a nobre inspiração do autor, não nos parece sustentável quando limita ao médico cardiologista, os privilégios do trânsito relativos à prioridade, à livre circulação e ao estacionamento dos veículos de sua propriedade, mesmo em objeto de serviço e devidamente identificados.

2. Embora reconheçamos a alta incidência das cardiopatias que requerem pronta atenção, a urgência médica todavia não se confina no seu domínio. Com efeito, inúmeras outras oportunidades exigem atendimento oportuno, quer no domínio médico propriamente dito, quer no campo da cirurgia. Tantas são as eventualidades em que a urgência médica é o fator principal na recuperação de um paciente que se criou uma especialização no vasto campo da medicina com o nome de medicina de urgência.

3. A simples presença do profissional médico, cardiologista ou não, na maior parte das vezes não faz sentido quando se trata de socorrer determinadas situações de urgência. As técnicas de pronto socorro apolam-se em instrumentos, aparelhos e remédios que habitualmente não se comportam nos estreitos limites de uma maleta de urgência que o especialista possa conduzir no seu carro particular.

4. Por isso mesmo vem-se multiplicando nos grandes centros urbanos os serviços de pronto socorro públicos ou particulares, modernamente equipados, dispondo ainda mais de pessoal habilitado para uma ação pronta e salvadora. Para garantia de sua eficiência referidos serviços ou clínicas mantêm à sua disposição ambulâncias ou veículos providos de aparelhos e remédios aplicáveis aos casos de urgência para cujo atendimento são chamados.

5. Esses serviços, isto é, suas ambulâncias já gozam de facilidades especiais, que lhes são asseguradas pela Lei n.º 5.108, que institui o Código Nacional de Trânsito, conforme dispõe o inciso IX do seu artigo 13, "in verbis".

"Os veículos destinados a socorros de incêndio, as ambulâncias e os de polícia além da prioridade de trânsito gozam de livre circulação e estacionamento, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos de alarme sonoro e de luz intermitente."

6. Ora, como não será possível, por impraticável, estender os favores da lei a todos os médicos, indiscriminadamente, concluímos pela rejeição do projeto, não obstante a louvável intenção do seu nobre autor.

Sala das Comissões, em 12 de junho de 1973. — Fernando Corrêa, Presidente — Waldemar Alcântara, Relator — Cattete Pinheiro — Fausto

Castelo-Branco — Lourival Baptista.
N.ºs 202, 203 e 204, DE 1973

Sobre o Projeto de Lei do Senado n.º 2, de 1973, que "atribui competência aos Sindicatos para pleitear o reconhecimento, judicial ou administrativo, da insalubridade ou periculosidade das atividades e operações de qualquer empresa, e dá outras providências."

PARECER N.º 202, de 1973

Da Comissão de Constituição e Justiça.

Relator: Sr. Wilson Gonçalves

Pretende o presente projeto, como está evidente do seu contexto, atribuir aos Sindicatos a faculdade específica de pleitear o reconhecimento, judicial ou administrativo, da insalubridade ou periculosidade das atividades e operações de qualquer empresa.

2. Na sua justificação, o seu emittente autor, o Senador Nelson Carneiro, alinha, dentre outras, as seguintes razões:

a) Um dos problemas sociais que maior número de polêmicas levanta é o referente à insalubridade e à periculosidade das atividades e operações de certas empresas.

b) sobre o assunto, existem, no País, leis, decretos-leis e portarias em profusão, além do grande número de projetos de lei anualmente apresentados no Congresso Nacional visando a atenuar ou corrigir as lacunas observadas nesse setor;

c) o projeto ora em estudo tem como objetivo facilitar a ação governamental;

d) é sabido que algumas empresas, ainda não imbuídas do espírito de solidariedade humana que deve presidir as relações entre patrões, empregados e Estado, procuram esconder, da ação fiscalizadora do Governo, a real situação de insalubridade ou de periculosidade de suas atividades e operações;

e) com essa finalidade, ameaçam os empregados que pleiteiam o recebimento dos adicionais assegurados por lei, empregando represálias diversas e, às vezes, até a dispensa;

f) os empregados, coagidos, deixam de adotar as providências cabíveis junto aos órgãos do Ministério do Trabalho e Previdência Social e da Justiça.

É o que se contém, em síntese, no processo.

A proposição versa sobre um ponto importante da vida e funcionamento de certas empresas e de sua repercussão nas condições de trabalho de seus empregados.

O exame da matéria revela que o projeto, especificando, dentre várias, uma atribuição dos Sindicatos profissionais, inova claramente a orientação adotada pela Consolidação das Leis do Trabalho. Com efeito, dentro da sistemática seguida por esse estatuto legal, como se pode ver do capítulo — **Segurança e Higiene no Trabalho** —, cabe a órgãos oficiais a fiscalização quanto ao respeito às suas normas.

Assim reza o seu art. 157:

"A fiscalização do cumprimento das disposições deste Capítulo compete ao Departamento Nacional de Segurança e Higiene do Trabalho (DNSHT), às Delegacias Regionais do Trabalho e, supletivamente, mediante autorização do Ministro do Trabalho e Previdência Social, a outros órgãos federais, estaduais ou municipais."

Cumpre observar que todo este capítulo tem redação nova dada pelo Decreto-lei n.º 229, de 28 de fevereiro de 1967, que, deste modo, manteve a orientação primitiva da Consolidação, que data de 1.º de maio de 1943.

Embora o mérito da questão não haja sido deferido a esta Comissão, parece-nos, no entanto, oportuno indagar se seria aconselhável modificar o sistema perfilhado pela nossa Consolidação, sabido que os órgãos oficiais, distribuídos pelas três esferas da administração pública, dispõem, evidentemente, de instrumentos e pessoal técnicos muito mais aptos ao

cumprimento das exigências legais no que respeita à segurança e higiene do trabalho.

Por outro lado, e colocando o problema no seu ângulo estritamente jurídico, apresentar-se-ia a hipótese de saber-se qual o alcance da norma contida no art. 513, letra "a", da Consolidação, que dispõe in verbis:

"São prerrogativas dos sindicatos:

a) representar, perante as autoridades administrativas e judiciais, os interesses gerais da respectiva categoria ou profissão liberal ou interesses individuais dos associados relativamente à atividade ou profissão exercida."

Como se vê, o preceito é amplo, compreendendo toda a sorte de interesse, quer da categoria profissional, coletivamente apreciado, quer do indivíduo na sua condição de trabalhador e empregado.

Comentando a norma legal transcrita, ensina Eduardo Gabriel Saad:

"A associação profissional só representa seus associados ao passo que o sindicato, por força de disposição legal, representa todos os membros de uma dada categoria profissional num determinado território, sejam eles associados ou não" (Consolidação das Leis do Trabalho, Comentada, edição de 1970, pág. 207.)

Embora em nome pessoal, manifeste a opinião que "na representação dos direitos individuais dos associados parece-nos indispensável que o Sindicato seja portador do respectivo instrumento", insere, logo em seguida, acórdão do Tribunal Superior do Trabalho, no qual se decidiu o seguinte:

"O Sindicato tem, por força da chamada teoria da representação legal ou da teoria do mandato inominado, a representação do indivíduo ou do grupo para o qual foi constituído. Mas ele não tem quando o indivíduo se manifesta expressamente em contrário, dado o princípio maior e mais poderoso, porque consignado na Constituição Federal, da liberdade sindical" (obr. cit., pág. 207.)

Ora, se o preceito genérico, apreciado, é abrangente de toda e qualquer modalidade de interesse legítimo, tanto do grupo como do operário individualmente considerado, não seria perigoso introduzir a competência ou prerrogativa para o Sindicato pleitear um interesse específico? Contraproducentemente, não poderia dar margem a interpretação futuras de que este ou aquele outro interesse individualizado não estariam também compreendidos na expressão geral do citado art. 513, letra "a", da Consolidação?

Feitas estas observações que aflo-ram aspectos interessantes da ques-tão suscitada pela proposição em exa-me, cumpre ponderar que o seu mé-rito, respeitados os limites de com-petência de cada uma, foi remetido à consideração das ditas Comissões de Legislação Social e de Saúde, às quais caberá dizer da conveniência e opor-tunidade da introdução do preceito constante do artigo 1.º do projeto no sistema da Consolidação das Leis do Trabalho.

No que respeita à constitucionalida-de e juridicidade da proposição, nada existe, a nosso ver, que impeça a sua tramitação regimental.

É o nosso parecer, salvo melhor juízo.

Sala das Comissões, em 11 de abril de 1973. — **Accioly Filho**, Presidente em exercício — **Wilson Gonçalves**, Re-lator — **Heitor Dias** — **Mattos Leão** — **Helvidio Nunes** — **José Sarney** — **Franco Montoro** — **Carlos Lindenberg** — **José Augusto** — **José Lindoso** — **Gustavo Capanema**.

PARECER N.º 203, de 1973

Da Comissão de Legislação Social
Relator: Sr. Accioly Filho

1. O projeto visa a explicitar, co-mo faculdade atribuída aos Sindicatos, a de pleitear o reconhecimento, administrativo ou judicial, da insalu-bridade ou periculosidade das ativi-dades e operações de qualquer em-presa, bem como a aplicação das me-didas punitivas cabíveis nas duas es-feras.

2. Nos termos da Consolidação das Leis do Trabalho, constitui prerroga-tiva dos Sindicatos, além de outras, a de

“representar, perante as autorida-des administrativas e judiciárias, os interesses gerais da respectiva categoria ou profissão liberal ou ou os interesses individuais dos associados relativos à atividade ou profissão exercida” (art. 513, letra a).

É evidente que, nessa faculdade atribuída aos Sindicatos — a de am-plamente representar os interesses ge-rais da categoria ou profissão ou os individuais dos associados, está in-cluída aquela que o projeto pretende tornar específica.

Parece de todo inconveniente essa especificação, tanto mais que o texto legal vigente é de clareza a não deixar dúvidas quanto à atribuição que o projeto pretende dar ao Sindicato. Se a atribuição já é prevista, não há por-que a lei vir, em superfetação, a dis-por novamente sobre a matéria.

Por essa razão, é o meu voto pela rejeição do Projeto.

Sala das Comissões, 3 de maio de 1973. — **Franco Montoro**, Presidente — **Accioly Filho**, Relator — **Renato Franco** — **Wilson Campos**.

PARECER

N.º 204, de 1973

Da Comissão de Saúde

Relator: Sr. Lourival Baptista

Atribuir competência aos Sindicatos, para pleitear o reconhecimento judi-cial ou administrativo da insalubrida-de ou periculosidade das atividades e operações de qualquer empresa é obje-tivo do Projeto que vem ao exame desta Comissão.

O Autor reconhece a existência de “leis, decretos-leis e portarias em pro-fusão” reguando a matéria, “para não se falar no grande número de proje-tos de lei anualmente apresentados no Congresso Nacional, visando a atenuar, senão corrigir, as lacunas ainda existentes nesse setor”. E assina-la, na Justificativa, que a proposi-ção “tem como objetivo facilitar a ação governamental”.

Na Comissão de Constituição e Jus-tiça, o Projeto teve reconhecida a constitucionalidade e a juridicidade, embora ficasse ressaltado o fato de que a Consolidação das Leis do Tra-balho, no art. 513, alínea a, já estabe-lece a prerrogativa dos sindicatos, de “representar, perante as autoridades administrativas e judiciais, os inte-resses gerais da respectiva categoria ou profissão liberal ou interesses in-dividuais dos associados, relativamen-te à atividade ou profissão exercida”.

A Comissão de Legislação Social considerou que a faculdade, “que o Projeto pretende tornar específica”, está evidente na alínea a, do art. 513, da Consolidação. Admite ser “de todo inconveniente essa especificação, tan-to mais que o texto legal vigente é de clareza a não deixar dúvidas” quanto à atribuição já prevista. Daí a conclusão a que chegou, opinando contrariamente ao Projeto, enten-den-do não haver “porque a lei, em su-perfetação, dispor novamente sobre a matéria”.

Os tratadistas reconhecem que o privilégio atribuído aos sindicatos, pe-lo art. 513, a, da CLT, “consiste no direito de representação, a ser exer-cido perante as autoridades adminis-trativas e judiciárias”. É duplo direi-to, o estabelecido pelo dispositivo em apreço: abrange os interesses gerais da classe ou categoria de trabalhador sindicalizado, e os interesses indivi-duais dos associados relativos à ativi-dade ou profissão. CESARINO JÚNIOR (in “Consolidação das Leis do Traba-

lho” — volume II — pág. 90) assinala o caráter de direito exclusivo e de re-galia especial da prerrogativa constan-te do art. 513, a, da CLT, e faz distinções quanto à representação dos interesses individuais. A lei limita a representação aos associados, diz ele. Mas a jurisprudência é no sentido de que:

“Os sindicatos podem adquirir po-der legal de representação perante os Tribunais do Trabalho, ob-servadas certas exigências, para o fim de instaurarem dissídios co-letivos ou os defenderem nessas ações, mas não podem, legalmen-te, instaurar dissídios individuais. Quando muito podem assistir a seus associados no decorrer des-sas ações ou, em determinados ca-sos, de impossibilidade de com-parecimento do reclamante devi-damente comprovada, represen-tá-lo.”

No tocante a esse aspecto, CESARI-NO JÚNIOR (ob. cit. pág. 91) ensina que:

“Efetivamente, se o interesse in-dividual a ser defendido é de na-tureza a interessar toda a cate-goria, como acontece, por exem-plo, no caso de inadimplemento pelo empregador, é claro que, muito embora, de fato, só esteja em jogo um interesse particular, na realidade, em tese, é atingido com a violação do contrato cole-tivo do trabalho, o próprio inte-resse da categoria a que ele se re-fere. Nestes casos, pois, defenden-do o interesse individual, o sin-dicato está no mesmo tempo pug-nando por um interesse geral da categoria, justamente preocupada em manter íntegro o pacto cole-tivo. Não haverá, pois, necessida-de de outorga de mandato, visto como o aspecto coletivo do litígio, apenas aparentemente individual, é suficiente por si só, para expli-car a intervenção do sindicato, no legítimo exercício de seu poder de representante legal da categoria.”

A lição transcrita está conforme a orientação preferida pelos comenta-ristas da legislação do trabalho. No caso da insalubridade e da periculosi-dade, o interesse não é puramente in-dividual. Pelo contrário, reflete preo-ocupação, anseio e direito de um gru-po ou de uma categoria. É problema de Higiene e Segurança do Trabalho, que a Consolidação inscreve no Ti-tulo II, Capítulo V e respectivas se-ções.

O Tribunal Superior do Trabalho tem prejulgado que focalizam diferen-tes aspectos do adicional de insalu-bridade devido ao empregado.

No art. 209 e parágrafos, a CLT considera atividades e operações insalubres, "enquanto não se verificar haverem delas sido inteiramente eliminadas as causas da insalubridade, aquelas que, por sua própria natureza, condições ou métodos de trabalho, expõem os empregados a agentes físicos, químicos ou biológicos nocivos, possam produzir doenças e constem dos quadros aprovados pelo Diretor-Geral do Departamento Nacional de Segurança e Higiene do Trabalho." O parágrafo 4.º, do citado art. 209, deixa às Delegacias Regionais do Trabalho, "comprovada a insalubridade, a notificação às empresas, estipulando prazo para a sua eliminação ou redução, sempre que possível".

A Lei n.º 2.573, de 15 de agosto de 1955, institui salário adicional para os trabalhadores que prestem serviços em contato permanente com inflamáveis, em condições de periculosidade. A Lei n.º 5.431, de 3 de maio de 1968, acrescenta dispositivos ao art. 209 da CLT e à Lei n.º 2.573/55, dispondo sobre perícia para caracterização e classificação de insalubridade e periculosidade. Do art. 157 ao art. 191, a CLT se ocupa da Higiene do Trabalho; do art. 192 ao art. 222, da Segurança do Trabalho.

Como se vê os sindicatos podem agir, independente de procuração do empregado, nos planos administrativos e judicial, nas questões pertinentes a insalubridade e periculosidade do trabalho exercido por determinada categoria. O interesse desta é intimamente vinculado ao de qualquer dos seus integrantes. Se um empregado exerce atividade considerada insalubre, todos os outros que se encontram nas mesmas condições de trabalho são coparticipantes do interesse.

O Decreto-lei n. 389, de 26 de dezembro de 1968, além do mais, dispõe sobre a verificação judicial de insalubridade e periculosidade, e dá outras providências. Tal comprovação cabe, aos sindicatos, que podem arguir, em juízo, insalubridade ou periculosidade de atividades ou operações ligadas à execução do trabalho, de seus associados. Basta a diligência das organizações sindicais, ao cumprimento das próprias finalidades, e o trabalhador terá o amparo que merece, no setor que a proposição tencional cobrir.

Diante do exposto, opinamos pela rejeição do presente projeto de lei.

Sala das Comissões, em 12 de junho de 1973. — Fernando Corrêa, Presidente — Lourival Baptista, Relator — Fausto Castetlo-Branco — Cattete Pinheiro — Waldemar Alcântara.

N.ºs 205, 206 e 207, de 1973

Sobre o Projeto de Lei do Senado n.º 40, de 1973, que "dispõe sobre a obrigatoriedade de execução de música brasileira e dá outras providências".

PARECER N.º 205, de 1973

Da Comissão de Constituição e Justiça

Relator: Sr. Carlos Lindenberg.

Com o Projeto, ora submetido a nossa consideração, o ilustre Senador Adalberto Sena propõe que as emissoras de rádio e os estabelecimentos comerciais que utilizam música ambiente sejam obrigados a incluir pelo menos 2/3 (dois terços), no total de sua programação, de músicas exclusivamente brasileiras.

A proposição define, em seu parágrafo 1.º, o que é música BRASILEIRA, para os efeitos da lei.

O parágrafo 2.º, ao admitir irretroatamente o uso nas composições musicais brasileiras de expressões ou manifestações do folclore afro-indio-brasileiro, abre perigoso precedente, que pode resultar na inclusão de expressões pornográficas, nas mesmas.

Acentua o parágrafo 3.º que, mesmo as versões ou arranjos feitos sobre temas musicais não nacionais, são considerados música estrangeira.

Determina o artigo 3.º, a forma pela qual o controle dos 2/3 estabelecidos deve ser realizado.

A multa cominada aos infratores, pelo artigo 4.º seria de 5 a 50 vezes o valor do maior salário-mínimo vigente no País, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação.

Ao justificar a proposição, salienta seu ilustre autor a verdadeira invasão estrangeira que atingiu as programações radiofônicas e os sistemas de música ambiente.

F aduz, ainda, verbis:

"Esta invasão — insisto na expressão porque é a que define a situação com justeza — vem preocupando educadores e outros responsáveis pela formação cívica de nossa juventude — além dos músicos e artistas em geral, que já começam a sentir falta de mercado de trabalho e de divulgação para suas composições, massacradas pelo verdadeiro "rolô compositor-gravadora estrangeiro".

O protecionismo alfandegário foi, como todos sabem, instituído na Inglaterra por Adam Smith, e, daí para frente, adotado por muitos países, principalmente aqueles em desenvolvimento, cujas indústrias incipientes

precisavam da sombra do protecionismo para florescer e prosperar.

Esse, foi o caso do Brasil, que, graças ao seu surto de desenvolvimento, proclamado no mundo inteiro, vem, aos poucos, prescindindo desses tipos de suporte.

A música brasileira vem competindo no mercado internacional, obtendo inclusive êxitos marcantes, haja visto os exemplos do cantor Roberto Carlos, que ganhou, em 1968, o festival de "SAN REMO", o de Sérgio Mendes e de diversos outros artistas brasileiros que vêm obtendo sucessivos galardões para a música nacional, no mercado mundial.

Vale ressaltar, ainda, que o art. 5.º e seus parágrafos e o 6.º e seu parágrafo do Decreto n.º 50.929, de 8 de julho de 1961, já estabelecem que 50% (cinquenta por cento) das músicas executadas nas programações dos rádios sejam nacionais.

A arte, já dizia o Conselheiro Acácio, não tem fronteira. A música é a única linguagem, realmente, universal. Artistas como Chopin, Beethoven, Mozart, Strauss e outros são cidadãos do mundo.

O assunto, estamos certos, será devidamente analisado pela douta Comissão de Educação e Cultura a qual cabe falar sobre o mérito da proposição.

Feitas estas ressalvas, manifestamos sob o aspecto jurídico-constitucional, pela tramitação do projeto, lembrando à douta Comissão de Educação e Cultura a ressalva ao § 2.º do art. 1.º

Sala das Comissões, em 9 de maio de 1973. — Accioly Filho, Presidente em exercício — Carlos Lindenberg, Relator — Nelson Carneiro — Wilson Gonçalves — José Augusto — José Lindoso — Gustavo Capanema — Osires Teixeira.

PARECER
N.º 206, de 1973

Da Comissão de Educação e Cultura
Relator: Sr. Milton Trindade

Inspirando-se, ao que nos parece, em lei que assegura um terço do mercado exibidor para o filme nacional, o ilustre Senador Adalberto Sena propôs o projeto de lei, ora em exame nesta Comissão, obrigando as emissoras de rádio e os estabelecimentos comerciais e similares que utilizam música-ambiente a executar em suas programações, gravadas ou ao vivo, o mínimo de dois terços (2/3), do total, de música exclusivamente brasileira. Depois de definir o que se deva entender por música brasileira, para os efeitos legais, afirma que será admitido nas composições musicais brasi-

leiras o uso de expressões do folclore afro-indio-brasileiro, e que as versões ou arranjos orquestrais sobre temas musicais não nacionais devem ser considerados música estrangeira.

A órgão do Ministério das Comunicações comete a proposição, no art. 3.º, a tarefa de controlar a apresentação do mínimo acima referido.

O art. 4.º comina com multa, variável entre cinco e cinquenta vezes o valor do maior salário-mínimo vigente, os infratores daquele preceito.

Sobre a matéria já se manifestou a douta Comissão de Constituição e Justiça que, após fazer algumas ressalvas, manifestou-se favorável a sua tramitação, vez que não encontrou nela qualquer impedimento de ordem jurídica-constitucional.

O projeto do ilustre representante do Acre acompanha, no Senado, os passos de outro semelhante, oferecido na Câmara dos Deputados, que obriga as emissoras de rádio e televisão a apresentarem em suas programações um percentual mínimo de 50% de música popular brasileira, percentual este que poderá elevar-se a 70%, já que inclui versões musicais de outros países.

De início, cabe-nos ressaltar os louváveis designios do autor do projeto, que, como todos reconhecem, visou, com a sua apresentação, a estimular a música brasileira, através de um tratamento preferencial que entendeu o mais justo.

Não padece dúvida que, em princípio, é de merecer aplausos irrestritos qualquer iniciativa que se propõe estimular as manifestações artísticas nacionais, devendo-se destacar, entre elas, as produções musicais, por serem as que mais sensibilizam o gosto popular, notadamente dos jovens. Todavia, será o critério adotado pelo projeto o mais indicado para se atingir aquele objetivo? A medida proposta, fixando de maneira tão drástica um percentual tão elevado de músicas brasileiras nos programas musicais, não estará violentando o direito de escolha, e, conseqüentemente, atentando contra o gosto e a preferência estética de milhares de ouvintes e tele-espectadores? E que dizer das múltiplas dificuldades de natureza técnica de não pequena monta, no tocante à regulamentação dos meios de controle dessa providência? Acresce que não poucas emissoras brasileiras de rádio funcionam ininterruptamente. Como, então, pinçar, criteriosamente, músicas de boa qualidade, para preencher em tanto tempo de transmissão, tendo de apresentar um repertório obrigatoriamente nacional de 2/3 do total das músicas programadas?

Além disso, importa relevar que a radiodifusão brasileira atravessa uma fase de apreciáveis aperfeiçoamentos técnicos, onde a estereofonia, a alta fidelidade e a frequência modulada se apresentam como fatores importantíssimos na melhoria da reprodução e qualidade de som.

Se forem efetivadas as medidas que o projeto preconiza, irromper-se-á, fatalmente, um gritante descompasso entre a sofisticação de equipes técnicas e a qualidade de gravações que, em grande parte, infelizmente, não é das melhores.

Por outro lado, há emissoras de rádio que consagram mais de um terço de sua programação diária com a transmissão da chamada música erudita.

Como seria possível a essas emissoras elaborarem um repertório maciçamente nacional, de qualidade artística tão elevada como a que eles apresentam no setor clássico?

Ocorre, ainda, que a música, como toda manifestação artística, tanto de origem erudita como popular, apresenta fases de maior ou menor criatividade.

Ora, cronometrar um tempo mínimo para sua audição, será o mesmo que nivelar por baixo a sua qualidade.

Entendemos, com a devida vênia do ilustre autor da proposição, que assuntos como esses, por sua natureza condicionados a valorizações subjetivas e subordinados às oscilações de criatividade artística, não devem circunscrever-se a elementos estranhos a esses aspectos.

O de que precisa a música brasileira, cujos níveis de preferência, nas grandes paradas de sucesso, são dos mais altos dentro e fora de nossas fronteiras, é muito menos de medidas protencionistas e muito mais de estímulos à sua livre expressão.

Por todas essas razões, somos de parecer que o presente projeto deve ser rejeitado.

Sala das Comissões, em 31 de maio de 1973. — Gustavo Capanema, Presidente — Milton Trindade, Relator — Tarso Dutra — Geraldo Mesquita — Benjamin Farah (contrário ao parecer) — Arnon de Mello.

PARECER N.º 207, de 1973

Da Comissão de Finanças

Relator: Sr. Lenoir Vargas

Vem a Comissão de Finanças o Projeto de Lei do Senado n.º 40, de 1973, de autoria do ilustre Senador Adalberto Sena, propondo que as emissoras de rádio e os estabelecimentos comerciais e similares que utilizem

música ambiente fiquem obrigados a executar, em suas programações, pelo menos 2/3 (dois terços) de música exclusivamente brasileira.

Justificando a proposição, diz o autor:

"A verdadeira invasão estrangeira que atingiu as programações radiofônicas e dos sistemas de música ambiente está causando desespero e desalento entre os artistas, arranjadores e compositores brasileiros, constantemente preteridos ante produtos frequentemente inferiores, embora amparados pela máquina publicitária e promocional das companhias gravadoras quase todas estrangeiras.

Esta invasão — insisto na expressão porque é a que define a situação com justeza — vem preocupando educadores e outros profissionais pela formação cívica de nossa juventude além dos músicos e artistas em geral, que já começam a sentir falta de mercado de trabalho e de divulgação para suas composições, massacradas pelo verdadeiro "rolo compressor" do binômio compositor-gravadora estrangeiro."

A douta Comissão de Constituição e Justiça, aprovando parecer do eminente Senador Carlos Lindenberg, opinou pela constitucionalidade e juridicidade do projeto.

Na Comissão de Educação e Cultura, onde foi relator o ilustre Senador Milton Trindade, o parecer concluiu pela rejeição do projeto.

Não desejando entrar no mérito, mas apenas aflorando princípio geral, sempre nos tem parecido que as limitações, os empecilhos, no que se refere às manifestações de arte, dificilmente oferecem perspectivas para o seu florescimento.

O Decreto n.º 50.929, de 8 de julho de 1961, em seu artigo 5.º e parágrafos e no artigo 6.º e seu parágrafo, já estabeleceu que 50% (cincoenta por cento) das músicas executadas, nas programações de emissoras de rádio, sejam nacionais.

No que se refere, entanto, a competência da Comissão de Finanças, não há implicação financeira que incompatibilize a proposição sob exame.

Assim sendo, opinamos pela aprovação do projeto.

Sala das Comissões, em 12 de junho de 1973. — Virgílio Távora, Presidente em Exercício — Lenoir Vargas, Relator — Wilson Gonçalves — Milton Trindade, Vencido — Cattete Pinheiro — Celso Ramos — Antônio Carlos — Alexandre Costa — Lourival Baptista.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Senna) — O Expediente lido vai à publicação.

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Carneiro, que falará como Líder do MDB.

O SR. NELSON CARNEIRO — (Como Líder. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, há alguns dias tive a oportunidade de oferecer ao Senado projeto de lei que estende para um ano o prazo de desincompatibilização dos governadores para que possam concorrer a postos eletivos. Meu pecado, nesse projeto, foi não estender a mesma providência aos secretários de Estado, coisa que só me ocorreu depois que li os debates travados na última reunião dos Coordenadores da Aliança Renovadora Nacional.

Realmente, até há pouco, Sr. Presidente, o Parlamentar federal não podia ser Secretário de Estado, ao menos. Foi preciso que uma emenda constitucional permitisse a presença de Deputados federais e Senadores como Secretários de Estado. Mas, na prática, — que eu saiba — só um deles foi aproveitado para essa função, no Ceará.

O problema de eleição, no regime da Revolução de 1964, tem sofrido muitas mutações. O primeiro ato ocorreu precisamente com a eleição do Presidente Castello Branco. E o fato que vou referir talvez seja de poucos conhecido. Era natural que, estando vagas a Presidência e a Vice-Presidência da República, na forma da Constituição de 1946, fosse eleito um Presidente pelo voto indireto, pelo Congresso. Não havia nenhuma afronta nem modificação do texto constitucional: era, exatamente, o cumprimento da letra constitucional. E logo se assentou o modo de se proceder a essa eleição: o Congresso teve o cuidado de votar às pressas Decreto Legislativo regulamentando a forma da escolha dos futuros Presidente e Vice-Presidente da República.

Enquanto isso, as forças políticas se ajustavam em torno do honrado nome do Marechal Castello Branco. O Marechal Eurico Gaspar Dutra, que tinha todos os títulos para a investidura, tomara a iniciativa de declinar de qualquer pretensão; e até o Presidente Juscelino Kubitschek viera especialmente a Brasília para convencer os seus correligionários do então Partido Social Democrático para sagrarem nas urnas o nome do ínclito Marechal Castello Branco.

Ocorreu naquela ocasião fato surpreendente: depois de votado o Decreto Legislativo, surgiu o Ato Institucional n.º 1, que mandava fosse a

eleição procedida pelo Congresso Nacional — o que era pacífico — mas, a voto descoberto. Pareceu a um grupo de integrantes do antigo Partido Social Democrático que a providência, sobre desnecessária, tal a unanimidade de que se formara em torno do nome do candidato Castello Branco, parecia afrontosa ao Congresso, tanto mais que a Revolução tivera, como um dos seus objetivos, o prestígio do Poder Legislativo.

Em vista disto, Sr. Presidente, com outros companheiros, tive oportunidade de procurar o então Presidente do Congresso, Senador Auro de Moura Andrade, para sugerir a S. Ex.ª que se elegesse o Sr. Castello Branco, contra o qual não havia qualquer restrição. Mas, que a eleição se fizesse pelo voto secreto, tal como havia sido declarado pelo Congresso Nacional através do seu Decreto Legislativo, e não a voto descoberto, como mandava o Ato Institucional, numa prova de desconfiança ao Parlamento.

O Senador Moura Andrade nos declarou que faria a votação secreta, se os Partidos estivessem de acordo.

Lembro-me de que, em companhia dos Senadores Antônio Balbino, Josaphat Marinho e, salvo engano, Vitorino Freire, fomos ao Gabinete do então Líder da UDN, na Câmara, o Deputado Pedro Aleixo. Mas, não obtivemos a concordância de S. Ex.ª, que preferia cumprir o Ato Institucional e, por isso, o Presidente Castello Branco não foi eleito, como o seria, pelo voto secreto, para o ser pelo voto a descoberto.

Deixei lavrado, nesta primeira oportunidade, o meu protesto e me recusei a votar no pleito. Entre as declarações de voto existentes está a minha, protestando contra esse processo.

Isto, porém, era o princípio, Sr. Presidente. Depois, surgiram as eleições para Governador, e o Presidente Castello Branco timbrou em que as eleições fossem feitas pelo voto direto. Em alguns Estados, elas ocorreram. Inesperadamente para os que não têm sensibilidade para os problemas políticos e populares, saíram vitoriosos os nomes dos Srs. Israel Pinheiro, em Minas e Negrão de Lima, na Guanabara.

E, todos nós, que temos alguma memória, sabemos das dificuldades que surgiram para a posse desses dois ilustres brasileiros, que, entretanto, foi realizada.

Resolveu-se, porém, que as eleições do ano seguinte, para os demais Estados do País, seriam pelo voto indireto. E foram, por esse modo, escolhidos os demais Governadores. O Presidente Castello Branco, que os escolheu, teve o cuidado de procurá-los en-

tre os políticos por indicação da classe política que militava nos seus Estados. Por isso mesmo, V. Ex.ª verifica que o Sr. Luís Vianna foi para a Bahia, o Sr. Nilo Coelho, para Pernambuco e outros governadores, marcadamente políticos, elegeram-se para os seus respectivos Estados. Houve até necessidade de cassar certo número de Deputados, no Rio Grande do Sul para que o Sr. Perachi Parcelos fosse eleito, pois, ali, a Oposição tinha maioria. A mesma coisa aconteceu com dois Deputados do Estado do Rio.

Mas, isto prova que o Sr. Castello Branco, sensível à vida política brasileira, fora buscar na classe política os dirigentes para os Estados da Federação.

Ocorreu, Sr. Presidente, que tudo passa na vida, e passou também a Presidência Castello Branco. A nova escolha de governadores aconteceu já na Presidência Emílio Garrastazu Médici, e aí o critério foi outro: não era possível incluir políticos, que foram a exceção: a regra era o técnico. O Governo não queria retirar do mundo partidário os elementos, ainda que do seu Partido, e a tônica da escolha foi o técnico.

Técnicos são, assim, os governadores escolhidos em 1970. Houve três exceções; entre os que se candidataram às eleições, três homens tinham carreira política: o nobre Senador Lourival Baptista, que obteve uma das cadeiras nesta Casa, representando Sergipe, era Deputado Federal há várias legislaturas; o atual Senador Helvídio Nunes, duas vezes Deputado Estadual, Prefeito de Picos, presidente da UDN local e Governador do Estado, possuindo, portanto, títulos que o habilitavam a continuar na carreira política; o nobre Senador José Sarney, que outro dia me honrou com um discurso com a elevação e o brilho que o caracterizam, era velho companheiro da bancada da UDN, naquele tempo era que nós, mais moços, como eu disse certa feita nesta Casa, não integrávamos realmente a "banda de música", mas ajudávamos a carregar os bumbos para que a música fosse tocada.

Agora, Sr. Presidente, o que se anuncia é uma revogada desses políticos para a Câmara e para o Senado Federal, principalmente.

Sr. Presidente, minha luta não é contra os políticos. Ai está o engano do nobre Senador José Sarney. Não quero sacrificar os políticos, mas não desejo que o Brasil perca esses técnicos. Todo dia dizemos que o Brasil precisa de técnicos. Temos institutos de tecnologia espalhados por todo o nosso território. Por que, então, impedir que os técnicos cumpram os seus

deveres, levem a contribuição da sua experiência para os Estados que governam? Por que evitar que eles continuem técnicos em terra que tinha tantos políticos, que muitos foram casados? Meu projeto não é contra os políticos; meu projeto é a favor dos técnicos.

Sr. Presidente, depois disso, houve as eleições indiretas, recentemente votadas pelo Congresso Nacional. Duvido, que esses técnicos tivessem sido eleitos, algum dia, caso as eleições tivessem sido diretas. Eles foram escolhidos exatamente porque as eleições eram indiretas. Não tinham a tradição da vida pública que caracteriza o político.

Há muitos anos, em 1942, na oração de paraninfo que me coube pronunciar na Faculdade de Direito de Goiás, eu dizia estas palavras:

Não se improvisam gerais, cientistas, professores. Insistimos, todavia, em condenar os que da política fazem um destino, como se fora dos embates pudessem os novinhos polir as arestas de sua formação e se banhar nas águas lustrais da confiança pública, antes de perseguir a mercê de dirigir os povos e orientar suas aspirações.

Sr. Presidente, tudo isto, porém, é o passado. O presente parece começar hoje com o lançamento da candidatura do General Ernesto Geisel à Presidência da República.

Parece surgir hoje, porque os jornais já dizem que o Senhor Presidente da República vai ter um encontro com o seu sucessor.

O seu sucessor não é novidade, há um ano já estava indicado. Indicado nas conversas políticas, nos bastidores, nos círculos militares e, até, no conhecimento prévio, evidentemente, do Chefe da Nação.

O problema, Sr. Presidente, é saber como sua Excelência dirigirá as eleições no próximo ano, como as presidirá. Serão elas indiretas? Ou Sua Excelência, vendo os resultados das eleições indiretas, voltará ao ritmo normal, que é a eleição direta para Governador? Ou Sua Excelência tentará reformar a Constituição para que, ao menos, os novos Governadores sejam eleitos pelas novas assembleias?

Lembro-me de que em 1934 — e aqui está o nobre Senador Ruy Santos que militava ao tempo e ainda hoje, para desgracia minha, infelizmente, em campo oposto — lembro-me de que em 1934, quando houve na Bahia eleição indireta, no tempo do Governo do Sr. Getúlio Vargas, nós formamos uma chapa, a fim de pleitear a maioria da Assembleia. A chapa tinha o seguinte slogan: "Para Governador, Otávio

Mangabeira." Quem votava no candidato daquela chapa sabia votar, necessariamente, numa chapa que ia eleger como Governador o Sr. Otávio Mangabeira.

Talvez, o Sr. Ernesto Geisel, o futuro Presidente da República, prefira essa solução.

A dúvida, hoje, é saber como ocorrerão as eleições no próximo ano; o meu projeto é uma ajuda ao Governo, porque lhe tira muitas "dores de cabeça", evita os conflitos entre Governadores e Secretários, técnicos que se aprestam para pleitear postos políticos.

A pergunta é: Que fará o ilustre General de cinco estrelas e digo cinco estrelas porque o General Ernesto Geisel além das quatro, tem a circunstância de ter nascido em Estrela, no Rio Grande do Sul, o que já lhe dá, de berço, uma estrela a mais — o que fará o General Ernesto Geisel, o futuro Presidente da República, diante do problema político dos Estados?

A pergunta, já agora, deixou de interessar quanto à Presidência da República.

No meu tempo, de menino, na Bahia, havia uma adivinhação de que todo mundo sabia o resultado. Perguntava-se: "O que é que é, que antes de ser já é?" Todo mundo sabe que antes de ser já é, a pescada; porque, antes de pescada, já é pescada.

Assim, o Presidente da República. Quem vai ser o Presidente da República? Não precisamos que o Presidente da República o proclame. Todos já sabemos; toda a Nação sabe: é um "segredo de Polichinelo". Em todo caso, é bom que seja Sua Excelência o primeiro a proclamá-lo oficialmente. É possível, até, que Sua Excelência aproveite o ensejo para dizer o nome do Vice-Presidente da República. A preocupação não é tanto o resultado do jogo entre o Brasil e a Áustria; é saber, Sr. Presidente, quem será o Vice-Presidente; de onde sairá o Vice-Presidente. Eu — e como cada um pode dar o seu palpite, como no jogo de futebol — vou dar o palpite que eu colho nas entrelinhas dos jornais. Tenho visto muita gente já vestindo roupa cor de petróleo; vinham vestindo há muito tempo, porque já era a antecipação de uma campanha vitoriosa. Era a propaganda do petróleo.

Nunca se falou tanto em petróleo; nunca se elogiou tanto a PETROBRÁS como nos dias que correm. Assim também, Sr. Presidente, eu não sei, e isto ainda é segredo, quem será o Vice-Presidente. Faço votos para que seja, e acredito que será, um homem que esteja à altura de, numa emergência, assumir a Presidência —

porque o mal do Brasil foi, no passado, não escolher, quase sempre, um homem que pudesse, numa emergência, substituir o Presidente. O Vice-Presidente era uma figura que podia ser secundária, quando na verdade desse fato resultaram os acontecimentos que redundaram em 1964.

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

O SR. NELSON CARNEIRO — Pois não, com muita honra.

O Sr. Virgílio Távora — Somos obrigados a fazer uma retificação nas declarações de V. Ex.^a Por coincidência, coube-nos ontem, em nome da Maioria, falar justamente sobre petróleo. Neste momento, atribui V. Ex.^a, quando muito, certos que estejam seus prognósticos, ao ilustre Líder da Maioria nesta Casa, Senador Petrônio Portella, dons adivinhatórios. Há mais de dois meses, cometida nos foi a missão de defender aquelas medidas que o Governo considera justas e certas e que informam a sua política econômico-financeira visando ao desenvolvimento do País em prol de toda a sua população. Assim sendo, coube-nos abordar os itens que diziam respeito à política geral de desenvolvimento, inclusive o endividamento externo; à política da carne; à política do trigo; à política do açúcar; à política do cacau; à política do petróleo, esta já em parte percutida; à questão da distribuição de renda, hoje tão discutida etc. Assim, no que toca à Liderança e a nós nas afirmações de V. Ex.^a, esperamos que faça esta ressalva: o petróleo foi tratado ontem dentro de um programa organizado há tempo sem outro intuito que não o de restabelecimento daquilo que se nos afigurava a Verdade.

O SR. NELSON CARNEIRO — Sr. Presidente, se eu houvesse pensado na incumbência que a nobre Liderança da Maioria cometeu ao eminente Senador Virgílio Távora, eu teria dito que o Senador Petrônio Portella sabia disso muito antes de nós — já há dois meses. Não foi esta a nossa intenção, nem foi com esta intenção que o nobre Senador Petrônio Portella incumbiu seu eminente liderado de tratar do assunto. Fê-lo, certamente, para dar um apreço às críticas que haviam surgido nesta Casa, quanto à política do petróleo.

O Sr. Petrônio Portella — Permite-me V. Ex.^a um aparte?

O SR. NELSON CARNEIRO — Pois não.

O Sr. Petrônio Portella — Secundando o esclarecimento do nobre Senador Virgílio Távora, devo dizer a V. Ex.^a que deliberei, tão logo assumi a Liderança da Maioria, designar Vice-Líderes, ou colegas sem qualquer missão oficial, para responder a to-

das as críticas e observações que se fizessem à política do Governo. S. Ex.^a, o Senador Virgílio Távora, foi incumbido de vários itens, entre os quais o referente ao petróleo. De maneira que, aí, o problema não é de dois, três ou mais meses; é programa permanente, que traçamos, de não deixar sem resposta críticas que se façam ao Governo do Presidente Médici.

O SR. NELSON CARNEIRO — Devo, Sr. Presidente, neste passo, esclarecer que essas críticas não partiram do Movimento Democrático Brasileiro, o que talvez nos credencie um pouco à tolerância do ilustre Presidente da PETROBRAS.

O Sr. Petrônio Portella — V. Ex.^a permite-me mais um aparte? — (Assentimento do orador.) Falei em críticas e observações que porventura se fizessem. E, de fato, surgiram não apenas observações, mas também críticas à política do petróleo, o que demonstra o espírito democrático da nossa Bancada. Temos o dever de debater os problemas de natureza pública, e o fazemos com ampla liberdade, o que, de certo modo, credencia a Bancada da ARENA ao respeito dos seus concidadãos.

O SR. NELSON CARNEIRO — Não só ao respeito, mas diria mesmo, Sr. Presidente, ao aplauso.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) (Fazendo soar a campainha.) — Lembro ao nobre orador que o seu tempo está esgotado há 5 minutos.

O SR. NELSON CARNEIRO — Vou concluir, Sr. Presidente.

Não só ao respeito — dizia eu —, mas ao aplauso de quantos acompanham a Liderança do nobre Senador Petrônio Portella que, aliás, continua uma tradição que encontrei nesta Casa, iniciada pelo emente Senador Filinto Müller. Sr. Presidente, ao menos queria deixar uma dúvida. Dúvida já não há quanto à escolha do Presidente da República, mas, quem será o Vice?

Por coincidência, *O Estado de S. Paulo*, de hoje, sem ter por quê, ou para quê, sob o título "O Candidato sai Sábado ou Segunda", publica reportagem, com uma fotografia. Em baixo, em subtítulo, diz assim: "Deoclécio é contra a 'ameaça das tiranias'".

Preocupe-me em ver o por quê dessa reportagem. É a biografia, pura e simples, do ilustre Tenente-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, que, em 1968, disse estas palavras:

"Nós, militares, nos guiamos pelo que há de mais autêntico no brasileiro e por isto nunca, através da História, representamos classes ou

apoiamos privilégios injustos, mas sempre defendemos o escravo contra a escravidão, o plebeu contra os desmandos da nobreza, os párias contra prerrogativas políticas indevidas e todos contra a ameaça das tiranias."

Essas palavras foram ditas pelo atual Comandante-Geral do Pessoal do Ministério da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, em novembro de 1968, em discurso feito junto ao mausoléu aos mortos da Intentona, na Praia Vermelha, no Rio. Nesse mesmo discurso, depois de citar as palavras do Almirante Tamandaré "Se for injusto, seja por ter perdoado, nunca por ter castigado", afirmou que "dentro das Forças Armadas existe a consciência do perigo (comunista) e, entre essas e o povo, nunca se abrirá uma brecha, porque elas também são povo, com a mesma alma, o mesmo espírito de lealdade, de compreensão, magnanimidade, de justiça e de tolerância".

Quase um ano depois — em setembro de 1969 — Lima de Siqueira, então Comandante da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, em discurso feito na solenidade de formatura de novos oficiais, referindo-se aos aspectos mais importantes para as missões de comando, declarou: "Se bem que esse caráter (o do homem brasileiro) tenha contribuído para a formação de grandes chefes, selecionaremos, entre suas características, o individualismo, o espírito de improvisação e o sentimentalismo..." A seu ver, o individualismo "deve ser combatido a todo custo, pelos seus efeitos contraproducentes"; a improvisação "exige dos comandos o desenvolvimento a fundo do espírito de previsão." Quanto ao sentimentalismo, Lima de Siqueira pede "compreensão, como condição básica para o entendimento dos rumos a seguir".

Recentemente, em 13 de abril deste ano, ao deixar o cargo de Presidente da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional para assumir a Chefia do Pessoal da Aeronáutica, defendeu a maior utilização de funcionários civis no Ministério, dizendo que o quadro efetivo, "diminuído pelo tempo e pela baixa remuneração", teria que ser reconstituído.

"País que se agiganta, com seu imenso território e posição no Continente, o Brasil é, e será, campo cada vez maior de atividade

desaérea não militares que exigirão, por parte do Ministério da Aeronáutica, uma atenção sempre crescente. Esta atenção, em determinados setores, pede unidade de ação; para tanto, é indispensável o concurso de funcionários civis", disse o Brigadeiro Lima de Siqueira. Nesse discurso ele elogiou ainda a atuação da empresa privada no Brasil, lembrando os serviços realizados pela Cruzeiro e pela Varig no campo das linhas internacionais.

Em 23 de junho de 1960, quando como Coronel Aviador comandava a Base Aérea de Porto Alegre, Lima de Siqueira preencheu do próprio punho, a pedido da seção de Biblioteca e Arquivo do "Estado", uma ficha-questionário de dados biográficos. Ele nasceu em Jardinópolis, no Estado de São Paulo, em 21 de setembro de 1916, filho de João José Siqueira e de Dona Hipólita Lima de Siqueira. E escreveu textualmente: "Fez parte do antigo curso ginásial no Colégio Arquidiocesano de São Paulo (1.º, 2.º, e 3.º anos). Terminou no Colégio D. Pedro II, no Rio. Em 1935, matriculou-se na Escola Militar do Realengo, de onde saiu em 1937 como aspirante a oficial do Exército, na arma da Aviação. Em 1941 foi transferido para o Ministério da Aeronáutica, com a criação deste. Serviu no antigo 1.º Regimento de Aviação do Campo dos Afonsos, na Base Aérea de Recife, de Natal e de Belém. Tem os seguintes cursos: Brevet B, Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica, Curso de Estado-Maior e Curso de Comando. Foi instrutor na Escola de Especialistas da Aeronáutica, Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, Escola de Estado-Maior e Escola de Guerra Naval. Foi oficial de gabinete dos Ministros da Aeronáutica Nero Moura e Henrique Fleiuss. Serviu na Comissão de Compras da Aeronáutica em Washington, DC, e na Comissão de Construção de Navios na Europa — Rotterdam, Holanda".

Alcançou o generalato em 1965, quando foi promovido a Brigadeiro-do-ar. Em 31 de março último subiu ao último posto na ativa: o de tenente-brigadeiro.

Causou-me espécie, Sr. Presidente, que, sem motivo aparente, essa biografia houvesse saído em jornal da responsabilidade de Estado de S. Paulo, sob o título-geral de "O Candidato sai Sábado ou Segunda"

Será uma insinuação, um palpite, ou será uma realidade? É pergunta que aqui fica, para que os fatos respondam.

No momento, era o que me cumpria dizer, Sr. Presidente. Este, o objetivo que me trouxe à tribuna: ao apresentar o projeto, inquinado e criticado, com a elevação costumeira, pelo insigne Senador José Sarney, não tive, em nenhum momento, o propósito de desprestigiar a classe política, mas, ao contrário, evitar que o Brasil, tão carente de técnicos, perdesse a contribuição daqueles espalhados pelos governos estaduais. (Muito bem!).

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Arnon de Mello.

O SR. ARNON DE MELLO — (Pronuncia o seguinte discurso.) Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Muito falei aqui, há cinco anos, sobre energia nuclear, reclamando contra o desinteresse deste País pelas suas aplicações pacíficas e defendendo que nos cumpria adotar em tal setor um intenso e amplo programa.

Volto hoje a esta tribuna para tratar do mesmo assunto, em continuação ao levantamento que venho fazendo da situação nacional em matéria de minas e energia. E desde logo refiro a propósito, dois fatos ligados a membros eminentes desta Casa. Foi o nosso colega, nobre Senador João Cleofas, que, Ministro da Agricultura em 1951, presidiu a elaboração do Regulamento para pesquisa e lavra de minerais de interesse da produção atômica, aprovado pelo Decreto n.º 30.230, de 1.º de dezembro daquele ano. A outro ilustre colega nosso, o Senador Carvalho Pinto, coube sancionar, em 1960, quando Governador de São Paulo, o projeto-de-lei que destinou à Fundação de Amparo à Pesquisa 0,5% da receita dos impostos estaduais, prestigiando, assim, a boa prática de dar sustentáculo financeiro permanente à pesquisa aplicada e fundamental.

Foram missionários, ambos, luzes no nevoeiro ao tempo reinante, que, pela palavra e pela ação, se anteciparam, com sentimento do futuro, nas providências pioneiras para a implantação da infra-estrutura do desenvolvimento acelerado do País.

O Sr. João Cleofas — Permite V. Ex.ª um aparte?

O SR. ARNON DE MELLO — Com muita honra, nobre Senador.

O Sr. João Cleofas — Agradeço profundamente penhorado a referência de V. Ex.ª à minha modesta atuação no Ministério da Agricultura. Na verdade, não fiz mais do que obedecer à determinação dos textos legais. Havia sido criado em janeiro de 1951 o Conselho Nacional de Pesquisas, dias antes da minha investidura naquela Pasta. Em seguida, se não me falha a memória, em abril do mesmo ano, todo o Ministério referendou o decreto,

baixado pelo saudoso Presidente Getúlio Vargas, regulamentando o funcionamento do Conselho Nacional de Pesquisas. Então, era preciso ser completado, na área de competência do Ministério da Agricultura, o Regulamento de pesquisas minerais consideradas de interesse para a produção de energia atômica no País. E foi realmente esse regulamento que tive a feliz oportunidade de subscrever, e a que agora V. Ex.ª, tão generosamente, faz referência.

O SR. ARNON DE MELLO — Agradeço o seu aparte, nobre Senador João Cleofas, que deixa V. Ex.ª muito bem. Conheço a atuação do ilustre Colega, que é homem de espírito aberto, contemporâneo do seu tempo.

Desenvolvimento Nuclear

Srs. Senadores:

Ressaltem-se, de início, três acontecimentos de importância recentemente verificados no Brasil e que demonstram o nosso empenho em utilizar o átomo como elemento de progresso: a fundação da Companhia Brasileira de Tecnologia Nuclear, o início da construção da Usina, de Angra dos Reis e a lei que determina a formação de estoques de urânio.

Quanto à Companhia Brasileira de Tecnologia Nuclear, órgão executivo da política brasileira em tal setor, como a PETROBRAS, no setor petrolífero, e a ELETROBRAS, no setor elétrico, instalou-se ela em 5 de abril de 1972 e se destina a incrementar, sob todos os aspectos, a tecnologia nuclear, fazendo "a pesquisa e a lavra de jazidas de minérios nucleares e associados; construindo e operando todas as instalações do ciclo do combustível, desde as usinas de produção de concentrados de urânio até as de reprocessamento do combustível; promovendo a gradual assimilação da tecnologia nuclear pela indústria privada nacional, com a sua crescente participação na construção das usinas do ciclo do combustível e principalmente na fabricação de componentes de reatores; e desenvolvendo a pesquisa tecnológica e de desenvolvimento, com o objetivo de criar um know-how através do treinamento de técnicos nas áreas de física nuclear, instrumentação e controle, teoria e engenharia de reatores, aplicação de radioisótopos, química e metalurgia".

Incorporações

Segundo, quanto à tecnologia, a política traçada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear, — a cuja frente se acha um cientista de nível internacional, o Professor Hervásio de Carvalho — em menos de nove meses de existência a CBTN incorporou o Instituto de Pesquisas Radioativas de Belo Horizonte, o Instituto de Engenharia Nuclear da Ilha do Fundão e o Laboratório de Dosimetria, e refor-

mulou-lhes o funcionamento. Também incorporou o acervo da Administração da Produção de Monazita e das Usinas de Praia, que apresentavam prejuízos da ordem de 25% sobre o faturamento e hoje já apresentam lucros. Era, realmente, deficitária a antiga Usina de Orquima em Santo Amaro, São Paulo, mas alcançou há pouco o equilíbrio, aumentando de 20 a 25% a sua produção, que se constitui de fosfato de sódio, cloreto de terras raras, oxidocarbonato de tório, nitrato de tório, zirconita e limenita.

A CBTN compete a tarefa de possibilitar a instalação de 12 milhões de kw nucleares na década de 1981/90, fornecendo o combustível para os reatores e promovendo a implantação da indústria nuclear.

Programa Vasto

É muito vasto tal programa cuja plena execução depende, entretanto, basicamente da "definição do nosso programa, a médio e longo prazo, de construção de reatores e escolha de seu tipo, e de instalação de centrais nucleares". Feito isso, criar-se-á o mercado nacional para a produção de energia de origem nuclear, com uma programação mais segura "de construção e operação das instalações do ciclo do combustível e de fabricação de componentes e sistemas nucleares", nela assegurada a participação da indústria nacional.

Pode-se afirmar que nunca uma decisão foi mais importante e mais urgentemente requerida tanto para estimular o ritmo do crescimento nacional como para garantir o próprio futuro do País. É grande o gap que nos distancia das Nações desenvolvidas, e não temos tempo a perder para reduzi-lo através da utilização do instrumental moderno, que é o mesmo a que elas recorrem.

Aumento de Verbas

Não se resume, porém, na definição de tal programa a necessidade que tem a CBTN para cumprimento de suas tarefas. Enfrenta, ainda a falta de recursos de capital e a fundo perdido para a transferência de tecnologia e prospecção de urânio. Seus recursos são, no momento, da ordem de Cr\$ 60 milhões anuais, mas estão longe de atender as exigências do programa a realizar, que carece pelo menos de Cr\$ 120 milhões. E não seria difícil conceder-se-lhe essa importância, tirada, não do orçamento da União, e sim da ELETROBRAS e da PETROBRAS, as maiores interessadas no desenvolvimento da tecnologia. Sairia ela, por certo, dos dividendos correspondentes às ações de propriedade da Nação, porém frise-se que esses dividendos não são normalmente recolhidos ao Tesouro Nacional mas reinvestidos nas próprias empresas.

Programação

Falo em CBTN como se falasse em desenvolvimento nuclear brasileiro. E é considerando os altos interesses do País, nas afirmações do seu presente e nas projeções do seu futuro, que me animo a tecer considerações sobre a programação elaborada para instalação de centrais nucleares. Vejo por ela que, decidida a construção de Sete Quedas, não cuidamos por enquanto da segunda usina nuclear. A primeira, de Angra dos Reis, será inaugurada em 1976/7, mas a segunda somente em 1984. Dai em diante, sim, incentivaremos o desenvolvimento nuclear, porque a previsão do programa é para construirmos em seis anos usinas com a capacidade global de 12.000 mwe nucleares, vale dizer 2.000 mwe por ano entre 1984 e 1990. E a ELETROBRAS prevê ainda no decorrer desse tempo a instalação de mais 14.000 mwe de origem hidráulica. Em outras palavras: durante seis anos, no período de 1984 a 1990, o Brasil instalará a potência hidráulica convencional que construímos desde a nossa descoberta até hoje, e outro tanto de energia nuclear, cuja tecnologia pouco conhecemos.

Modificação

É evidentemente, Srs. Senadores, empreendimento muito grande para período relativamente curto, tanto mais quanto precedido de um hiato de 8 a 10 anos entre a instalação da primeira usina e a da segunda, o que não proporciona a formação de pessoal adequado ao desenvolvimento nuclear mais intensivo. Além disso, não estimula a criação de mercado para a produção nuclear nem muito menos a participação da indústria na fabricação de máquinas e equipamentos necessários à construção de usinas atômicas para fins pacíficos.

Ao contrário, teríamos uma gradual absorção de tecnologia nuclear se, entre 1980 e 1984, instalássemos, por exemplo, mais duas unidades nucleares, cada qual com 800 a 1.000 mwe. Aproveitaríamos assim, os bons efeitos da Usina de Angra dos Reis, que seria injusto desprezarmos, não lhe dando continuidade tecnológica.

Aliás, nos termos dos números I e II do artigo 15 do projeto de lei atualmente sob exame do Congresso Nacional, até 31 de dezembro deste ano a ELETROBRAS "submeterá ao Ministro de Minas e Energia o plano de instalações necessárias ao atendimento das necessidades de energia das regiões Sudoeste e Sul até 1981, e até 31 de dezembro de 1974 a extensão desse plano até 1990, levando em conta a construção da Central Elétrica de Itaipu bem como das centrais geradoras e indispensáveis à

complementação da produção daquela central elétrica".

Está em tempo, portanto, de modificar-se a programação já elaborada no sentido de garantir o gradual desenvolvimento nuclear do Brasil.

Recursos

Não é preciso dizer que um programa de desenvolvimento nuclear exige grandes recursos. Os Estados Unidos, a União Soviética e a Índia despendem, anualmente, entre 1,8 a 2% do seu orçamento com programas desse gênero; e outros países, como a Inglaterra e a França, de 0,4 a 0,6%.

O Brasil está gastando, afora os investimentos com a instalação e compra do reator de Angra dos Reis, cerca de Cr\$ 150 milhões. A lei determina que 0,5% dos dividendos pagos ao Governo Federal pela PETROBRAS e ELETROBRAS sejam destinados ao desenvolvimento da tecnologia nuclear. A cota no Imposto Único sobre lubrificantes líquidos e gasosos, atribuída à CNEN, ampliou-lhe os recursos. Seu orçamento para pesquisas de urânio, que, em 1968, era de três milhões de cruzeiros, passou em 1969 a seis milhões; em 1970, a trinta e dois milhões; em 1971, a quarenta e cinco milhões; e, em 1972, a quarenta e nove milhões. É aumento excênico, ainda que não se desconte desses recursos a correção monetária, que nos últimos cinco anos tiveram mais de 100% de inflação. No que tange, entretanto, à tecnologia nuclear, as verbas sofreram estagnação e até pequena redução nos três anos passados, em termos de moeda constante.

Reconheço e proclamo, Srs. Senadores, os grandes esforços do Governo em dotar o setor com maiores recursos, e se me aventuro a estas considerações é por ser demasiado curto o tempo que nos resta para a construção de uma infraestrutura nuclear correspondente aos reclamos do nosso desenvolvimento.

Já por várias vezes me tenho referido aqui ao Sr. Ministro das Minas e Energia, engenheiro Dias Leite, notável brasileiro que se afirma pela competência no tratamento dos problemas afetos à sua Pasta e pela lucidez e coragem com que lhes encaminha as soluções. Estou certo de que S. Ex.^a acolherá como procedentes as observações que, com espírito construtivo, aqui faço tanto quanto noutro a convicção de que não tardará muito a vermos removidos todos esses óbices bloqueadores do nosso desenvolvimento nuclear.

Prospecção de Urânio

Cumprе destacar, aliás, que, em matéria de sondagens para prospecção de urânio, os números são, não há

dúvida, impressionantes. Até 1964, havia o Brasil perfurado mil metros. Daquele ano a 31 de dezembro de 1972, as sondagens alcançaram 318.000 metros. Isso comprova como andávamos desatentos aos objetivos permanentes do País.

As pesquisas de urânio se fazem hoje em doze Estados, começando naturalmente pelo reconhecimento radiogeológico, levantamento aerofotométrico, sondagens e estudos de viabilidade econômica.

Somos o segundo País no mundo em pesquisas de minerais radioativos. Passamos a França, e adiante de nós somente os Estados Unidos, desde que não possuímos dados sobre os Países do mundo socialista.

Reserva de Urânio

Embora ainda carentes de urânio, as pesquisas indicam que ele está presente no nosso sub solo. Já temos a jazida de Campo do Agostinho, em Poços de Caldas, com 3.000 toneladas. Aham-se em processo final os estudos de viabilidade econômica dessa ocorrência mineral e, se eles recomendarem sua utilização, está programada a construção ali de uma usina com capacidade para produzir por ano 214 toneladas de urânio de amônio (Yellow Cake). Tal quantidade excederá de muito as necessidades do reator de Angra dos Reis que consumirá de 80 a 90 toneladas, ou seja, menos de 160 toneladas por mil mwe.

Admitindo, por outro lado, que essa indústria de urânio não terá maior economicidade, cumpre, entretanto, ressaltar que, graças a ela, podemos utilizar no reator de Angra dos Reis urânio brasileiro e produzido por brasileiros, vale dizer dando emprego a brasileiros.

Apresentam-se boas as possibilidades uraníferas da Serra da Moeda, em Brumadinho, Minas Gerais, junto de Belo Horizonte, onde as sondagens preliminares começaram a atingir a 500 metros de profundidade, com resultados promissores. Verificou-se, nos estudos técnicos, que para este tipo de jazida é necessário maior profundidade, ou seja, de até 700 e 1.000 metros, com furos mais espaçados, trabalho que é lento mas está no momento em curso e bem sucedido. O último furo feito em rio acima deu um metro e noventa centímetros de conglomerado com 0,1% e cerca de 5 metros com menor concentração de urânio porém maior do que a que está sendo explorada na África do Sul.

Recordes de Ranzidez

Como a Serra da Moeda pede sondagens mais profundas, não terá enxada a Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN) de sondar este ano tanto quanto se esperava, porque o

custo do metro de furos profundos evidentemente é muito maior do que o de furos mais rasos. Conta, entretanto, a CNEN com recursos suficientes para cumprir o seu programa de pesquisas que repita-se, hoje se estendem por doze Estados, com perspectivas animadoras.

No Rio Grande do Norte, região do Seridó, Currais Novos, Parelhas, são muito numerosas as ocorrências de urânio, excedendo a tudo até agora encontrado no Brasil. Ali, como sabemos, há muito minério de sheelita, fonte de tungstênio, e nas áreas onde há tungstênio quase sempre se encontra minério nuclear.

Também em Goiás, região de Teresinha, Cavalcanti, Colinas e Arraias, estamos pesquisando urânio, com resultados promissores.

Foram encontradas anomalias de urânio na bacia do rio do Peixe, no norte do Paraná, próximo de Figueiras, onde as sondagens vêm sendo positivas e cada dia melhores.

É difícil fazer afirmações sobre o futuro de qualquer jazida antes de medir-lhe extensão, profundidade e grau de concentração. Contudo, embora o seu desenvolvimento requeira prazo de dez anos, vamos batendo recordes de rapidez em tal setor.

Reator de Angra dos Reis

O reator de Angra dos Reis, cuja construção contratamos em 1972 com a Westinghouse, é de urânio enriquecido. O Canadá, que fabrica reatores a urânio natural, entrou na concorrência pública que fizemos para compra do nosso reator mas não chegou a apresentar proposta porque reconheceu que o comportamento, naquela altura, do seu Douglas Point não era de molde a merecer preferência. Os reatores a gás, que funcionam bem na Inglaterra e na França, não são competitivos.

O preço do reator de água leve, adquirido para Angra dos Reis — que, diga-se de passagem, ainda não define a linha de nossa política nuclear — corresponde a cerca de 20% do preço da usina, de US\$ 200 milhões, com capacidade total de 640 mwe (624 liqüidos), ou seja, US\$ 370 por mwe.

Argentina

Adiantou-se, quanto à escala do tempo, a Argentina ao Brasil na instalação do seu reator de potência, localizado em Atucha, a 100 quilômetros de Buenos Aires. Ele deveria estar funcionando mais cedo. Entretanto, nos testes hidráulicos, houve vibração, e o combustível de urânio natural, que é fabricado pela Nukea (Kraftwerk Union) — consórcio da Siemens com a General Electric — teve de ser levado para a Alemanha e su-

stituído. Houve defeito no desenho do combustível, que está sendo corrigido, e isso atrasou a data de início do funcionamento do reator.

O plano nacional argentino prevê, além de uma segunda unidade para 1978, a terceira central para 1979/80, com 600 mwe; e para 1981/82, a quarta, com 1.200 mwe (2 x 600). Espera a Argentina possuir em 1992 uma potência nuclear instalada de 13.000 mwe, para o que, a partir de 1982, instalará uma central de 1.000 mwe por ano.

Explica-se a posição da Argentina em relação a nós, no que diz respeito à instalação de reatores de potência, porque, antes de recorrer ao átomo, fizemos o aproveitamento das nossas quedas d'água. É o mesmo motivo que leva a União Soviética a não intensificar, ao contrário dos Estados Unidos, o emprego da energia nuclear para gerar eletricidade.

Nacionalização Gradual

Srs. Senadores:

Apraz-me louvar a preocupação do Governo em criar condições no sentido de que a indústria brasileira participe do desenvolvimento nuclear, dentro de um planejamento que lhe assegure o pleno êxito.

Para construir usinas hidrelétricas, precisamos de 20% de material importado, mas, para construir usinas atômicas, precisamos de 80%, proporção esta última que, consideradas as obras civis, baixaria para 60%.

Todavia, numa nacionalização gradual, com programas a longo prazo, poderemos chegar com mais rapidez a construir de 60 a 70% de equipamento brasileiro para as nossas centrais nucleares.

A indústria do País não se aparelhou para fabricar dito material, tanto mais quanto a máquina nuclear precisa ser feita com especificações muito severas e rigoroso controle de qualidade. Entretanto, desenvolvendo melhor controle de qualidade, estará capacitada a construir centenas de componentes nucleares.

A fim de fabricar a parte menos sofisticada do reator, o empresário carece de ser estimulado por uma política protecionista e com a garantia de encomendas. O Governo poderá, então, escolher a indústria ou o grupo de indústrias de maior capacidade.

Do contrário não haverá escala que justifique e atraia o investimento industrial em máquinas de grande porte. Temos, a propósito, o caso da Brown-Boveri, que se instalou em São Paulo para construir grandes máquinas. As encomendas foram insufici-

entes e ela só sobreviveu porque se dedicou ao expediente de consertar máquinas.

Urânio Enriquecido

Sr. Presidente:

Tenho acompanhado as manifestações que na imprensa freqüentemente aparecem sobre o tipo de reator que escolhemos, embora tal escolha não defina a linha da política nuclear do País. Já, aliás, ocupei esta Tribuna para cuidar do assunto, referindo observações contrárias à posição tomada pelo Governo no caso da Usina de Angra dos Reis. São críticas ácidas que refletem certa emotividade. E a realidade é que, enquanto os físicos mais facilmente se apaixonam — e é físico o ilustre brasileiro que se tem colocado de público contra a escolha do tipo do nosso primeiro reator — engenheiros nucleares, profissionais com maior ligação com a indústria e a tecnologia, são mais serenos, e examinam o problema em termos de números e de fatos, não confundindo física nuclear com engenharia nuclear, em outras palavras, não confundindo médico com farmacêutico.

Ora, até novembro de 1972, os Estados Unidos haviam encomendado 135.000 megawatts de reatores de água leve e 2.000 mwe de outros tipos; a Grã-Bretanha, 18.531 mwe a gás; Japão e Formosa, 15.000 mwe a água leve; Alemanha, 12.000 mwe a água leve; outros países da Europa Ocidental, 22.000 mwe a água leve e 3.000 mwe de reatores a gás; o Canadá, 7.417 mwe a água pesada; e até 31 de dezembro de 1971, a Europa Oriental, 7.296 a água leve e 5.475 a gás e água pesada. Sabe-se que a Rússia é predominantemente de água leve. A França, que utilizou muito reator a gás e grafite, agora passou para água leve, porque os franceses verificaram que o custo do de água leve é 20 a 40% mais baixo que os outros.

Se tantos países preferem os reatores a água leve, e os Estados Unidos chegam a fazer encomendas deles no total de 135.000 mwe, é evidentemente porque essa linha corresponde à produção de energia a baixo custo.

Água leve e água pesada

Sair daí será jogar na "zebra" da Loteria Esportiva. E por que e para que sair daí se, adotando o tipo de reator que a grande maioria dos países do mundo prefere, temos mais certeza de estar no bom caminho?

Além disso, o reator a água leve tem dez fornecedores em cinco países diferentes: 4 nos Estados Unidos, 2 no Japão, 2 na Alemanha, 1 na Rússia e 1 na Suécia. Enquanto isso, para o

reator de água pesada só há um fornecedor e um país em que ele é fabricado: o Canadá. Não existe, assim, opção para quem queira adquiri-lo, que fica escravizado, sem sequer poder abrir concorrência. Anote-se ainda que qualquer vazamento de água pesada produz o trítio, que é terrivelmente radioativo. E mais: o reator a água leve está sempre melhorando — dado que muitos países o fabricam — e o reator de água pesada está estagnado na sua tecnologia. E mais: o Governo canadense o subsidia, os seus preços mais baixos não refletem a realidade dos seus custos.

Considere-se, ademais, que, se o reator a água leve carece de enriquecer o urânio, o de água pesada precisa enriquecer a água, e a tecnologia da água pesada não é fácil. A Argentina, que não quis reator de urânio enriquecido sob a alegação de não ficar dependente, comprou, entretanto, nos Estados Unidos a água pesada para o seu reator de 300 mwe de Atucha. E a tecnologia do reator de água pesada não é competitiva como a do de água leve.

Para o reator à água pesada permanece ainda a dependência com relação ao urânio enriquecido. O Canadá, por exemplo, que a Argentina vai instalar em Córdoba, precisa, para dar partida, de 12 boosters de 9 quilos cada um de urânio enriquecido (U235 a 93), ou seja, 108 quilos de urânio altamente enriquecido.

Sentimento do Dever

Sr. Presidente:

Voltando depois de cinco anos, a falar sobre o desenvolvimento nuclear brasileiro, preocupou-me, como sempre, fixar a realidade em face dos mais altos interesses nacionais — a realidade existente e não a que eu desejaria existisse. Patriotismo não é iludir e enfraquecer a Nação com o ocultar-lhe a verdade, mas apontar-lhe a verdade para elucidá-la e engrandecê-la. “Os que sabem dar a verdade à sua Pátria — dizia Eça de Queiroz — não a adulam, não a iludem, não lhe dizem que é grande, porque tomou Calicut, dizem-lhe que é pequena, porque não tem escolas. Gritam-lhe sem cessar a verdade rude e brutal.”

As sugestões que a respeito do assunto me ocorreram e que me animei a fazer não se matizam no irrealizável, mas no factível, não nedem o impossível, mas o razoável. Revestido do mandato popular, sinto bem o peso da responsabilidade, que normalmente sobrecarrega todo e qualquer cidadão, mas para nós, homens públicos, se transforma em dever social sobretudo exigente, imprescritível e imperioso, indissolavelmente ligado à consciência e à dignidade moral.

É o sentimento desse dever para com a comunidade que nos dias atuais, me leva, — sem ser especialista de assuntos que trato, e humildemente reconhecendo minhas limitações, — me leva a empenhar-me em estudá-los nos ensinamentos das coisas e dos fatos tanto como nos livros e nos técnicos e nos homens que de sobejo os conhecem, com a determinação de colaborar, ainda que em parte mínima, na sua elucidação e solução. Deus me livre, ademais, da inutilidade ou da omissão, que sempre repugnei e desprezei. É, aliás, bem sabido que o povo perdoa os erros de seus representantes, só não lhes perdoa a omissão, pecado mortal sobretudo na vida pública, rejeição que é da responsabilidade.

Poder Fundamental

Procuo, assim, servir como posso, considerando que, se, no dizer de Sales Torres Homem, “Deus abriu o Mundo à disputa dos homens e à eterna variedade de sua opiniões”, é conveniente e saudável debatê-las nesta Casa da Democracia, que nos convoca a todos para o diálogo em torno riedade de suas opiniões”, é convenção de que “a vida é mesmo a arte do encontro”.

Srs. Senadores:

Por mais dura que seja a realidade, evidentemente não a melhoramos nem modificamos odiando e debaterando mas esclarecendo e conscientizando. Nosso poder é, afinal, o da palavra, que Macaulay exalta como o poder fundamental do Parlamento, poder invisível, imponderável mas bem mais forte que o tangível, porque, atuando diretamente nos espíritos e nas consciências, mais rapidamente lhes conquista o apoio, e o apoio consentido e permanente. Muitos hão de pensar assim e já devem ter dito a mesma coisa. Importa, entretanto, repeti-la sempre, especialmente quando se trata da verdade, que é “dura como o diamante e delicada como a flor do pessegueiro”, nos termos da definição do apóstolo da não violência, Mahatma Ghandi.

Srs. Senadores:

É pelo bem comum, por uma sociedade de bem-estar, que todos afinal aqui lutamos. A explosão demográfica e a própria civilização criaram para a humanidade graves problemas sociais, mas os novos tempos trouxeram modernos elementos de progresso que lhes promovem a solução. O desenvolvimento acelerado através da utilização do instrumental do século, no qual sobressaem as aplicações pacíficas da energia nuclear, é medida que se impõe para mais rapidamente alcançarmos aquele objetivo.

Srs. Senadores:

Eis por que me permiti hoje estas considerações, certo de que o Brasil,

contemporâneo da sua época, bem responderá ao desafio dos problemas. (Muito bem! Palmas. O orador é cumprimentado.)

Comparecem mais os Srs. Senadores:

José Guimard — José Esteves — Milton Trindade — José Sarney — Duarte Filho — Ruy Carneiro — Teotônio Vilela — Leandro Maciel — Heitor Dias — Eurico Rezende — João Calmon — Amaral Peixoto — Vasconcelos Torres — Benjamin Farah — Danton Jobim — Gustavo Cavanema — Magalhães Pinto — Carvalho Pinto — Emival Calado — Lenoir Vargas — Guido Mondin.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Sobre a mesa, comunicações que serão lidas pelo Sr. 1.º-Secretário.

São lidas as seguintes:

Do Líder da ARENA

Ao Excelentíssimo Senhor

Senador Filinto Müller

DD. Presidente do Senado Federal

Brasília, em 13 de junho de 1973

Senhor Presidente

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que esta Liderança deliberou propor a substituição do Nobre Senhor Senador Vasconcelos Torres, pelo Nobre Senhor Senador Clodomir Milet, na Comissão Mista do Congresso Nacional que dará parecer sobre a Mensagem n.º 34/73-(CN).

Aproveito a oportunidade para renovar os protestos da mais alta estima e distinta consideração. — **Petrônio Portella**, Líder da ARENA.

Brasília, em 13 de junho de 1973

Do Líder da ARENA

Ao Excelentíssimo Senhor

Senador FILINTO MÜLLER

DD. Presidente do Senado Federal

Senhor Presidente

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que esta Liderança deliberou propor a substituição do Nobre Senhor Senador Paulo Guerra, por se encontrar ausente, pelo Nobre Senhor Senador João Cleofas, na Comissão Mista do Congresso Nacional que dará parecer sobre a Mensagem n.º 36/73-(CN).

Aproveito a oportunidade para renovar os protestos da mais alta estima e distinta consideração. — **Petrônio Portella**, Líder da ARENA

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Serão feitas as substituições.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Comunico aos Plenário que, em decorrência de entendimentos ha-

vidos com a Presidência da Câmara dos Deputados, a sessão solene do Congresso Nacional destinada a comemorar o centenário de nascimento de Alberto Santos Dumont realizar-se-á dia 29 do corrente, às 15 horas, no Plenário daquela Casa do Congresso.

O SR. PRESIDENTE Adalberto Sena) — Está encerrado o período destinado ao Expediente.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 44, de 1971, de autoria do Sr. Senador Franco Montoro, que assegura preferência para compra aos ocupantes de imóveis residenciais do INPS, estendendo até 29 de julho de 1969 a data-limite fixada pelo Decreto-lei n.º 713, de 29 de julho de 1969, tendo

PARECERES, sob n.ºs 29 e 30, de 1973, das Comissões

- de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade;
- de Legislação Social, favorável, com emenda que apresenta de n.º 1-CLS.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Srs. Senadores desejar fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa.)

Encerrada.

Em votação.

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

Aprovado.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DO SENADO n.º 44, de 1971

Assegura preferência para compra aos ocupantes de imóveis residenciais do INPS, estendendo até 29 de julho de 1969 a data-limite fixada pelo Decreto-lei n.º 713, de 29 de julho de 1969.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º São extensivos os direitos conferidos pelo artigo 1.º do Decreto-lei n.º 713, de 29 de julho de 1969, aos ocupantes de imóveis residenciais do Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), até o dia 29 de julho de 1969.

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

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Em votação a Emenda n.º 1 da Comissão de Legislação Social.

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

Está aprovada. A matéria irá à Comissão de Redação a fim de redigir o vencido para o segundo turno regimental.

É a seguinte a emenda aprovada:

EMENDA N.º 1 — CLS

Adite-se ao art. 1.º o seguinte:

“Art. 1.º ..., desde que à data da vigência da presente lei ainda perdure essa ocupação.”

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena)

Item 2

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 50, de 1972, de autoria do Sr. Senador Flávio Britto, que altera a redação dos arts. 4.º e 7.º da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, para o fim de incluir entre os membros dos Conselhos Nacional e Estaduais de Trânsito representantes da indústria, comércio e agricultura, tendo

PARECERES, sob n.ºs 169 e 170, de 1973, das Comissões

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade, com voto vencido do Sr. Senador Arnon de Mello; e

— de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, favorável, com Emenda 1-CT, que oferece.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Srs. Senadores pedir a palavra, encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação o projeto, sem prejuízo da emenda.

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

Está aprovado.

É o seguinte o projeto aprovado.

PROJETO DE LEI DO SENADO N.º 50, de 1972

Altera a redação dos arts. 4.º e 7.º, da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, para o fim de incluir entre os membros dos Conselhos Nacional e Estaduais de Trânsito representantes da indústria, comércio e agricultura.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º O art. 4.º, da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código

Nacional de Trânsito) vigorará com a seguinte redação:

“Art. 4.º O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministério da Justiça, é o órgão máximo normativo da coordenação política e do sistema nacional de trânsito e compor-se-á dos seguintes membros, tecnicamente capacitados em assuntos de trânsito:

- a) um presidente, de nível universitário, de livre escolha do Presidente da República;
 - b) do Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito;
 - c) um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;
 - d) um representante do Estado-Maior do Exército;
 - e) um representante do Departamento Federal de Segurança Pública;
 - f) um representante do Ministério da Educação e Cultura;
 - g) um representante do Ministério das Relações Exteriores;
 - h) um representante da Confederação Brasileira de Automobilismo;
 - i) um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria dos trabalhadores de transportes rodoviários);
 - j) um representante do “Touring Club do Brasil”;
 - l) um representante do órgão máximo nacional de Transporte Rodoviário de Carga;
 - m) um representante do órgão máximo nacional de Transporte Rodoviário de Passageiros;
 - n) um representante da Confederação Nacional da Indústria;
 - o) um representante da Confederação Nacional do Comércio;
 - p) um representante da Confederação Nacional da Agricultura.
- § 1.º O mandato dos membros do Conselho Nacional de Trânsito será de (dois) 2 anos, admitida a recondução.
- § 2.º Os representantes das entidades referidas nas letras h a p, deste artigo, serão escolhidos pelo Presidente da República entre os nomes indicados por elas, em listas triplíces.”
- Art. 2.º O art. 7.º, da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código Nacional de Trânsito), passa a vigorar com a seguinte redação:
- “Art. 7.º Em cada Estado haverá um Conselho Estadual de Trânsito”

to, composto de (dez) 10 membros, tecnicamente capacitados em assuntos de trânsito, a saber:

- a) um presidente, de nível universitário;
- b) um representante do órgão rodoviário estadual;
- c) um representante do órgão rodoviário dos municípios;
- d) um representante do Departamento Estadual de Trânsito;
- e) um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de carga;
- f) um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de passageiros;
- g) um oficial do Exército, de preferência com curso do Estado-Maior;
- h) um representante do órgão sindical patronal de âmbito estadual da indústria;
- i) um representante do órgão sindical patronal de âmbito estadual do comércio;
- j) um representante do órgão sindical patronal de âmbito estadual da agricultura.

Art. 3.º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

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

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Passa-se à votação da emenda da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

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

Está aprovada.

A matéria irá à Comissão de Redação a fim de redigir o vencido para o segundo turno regimental.

É a seguinte a emenda aprovada:

EMENDA N.º 1-CT

Emenda supressiva: "suprima-se o art. 4.º do projeto".

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena):

Item 3

Discussão, em primeiro turno (apreciação preliminar da constitucionalidade, nos termos do art. 297 do Regimento Interno), do Projeto de Lei do Senado n.º 55, de 1973, de autoria do Sr. Senador Vasconcellos Torres, que cria o Fundo Nacional da Pesca, e dá outras providências, tendo PARECER, sob n.º 181, de 1973, da Comissão

— de Constituição e Justiça, pela inconstitucionalidade.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Srs. Senadores quiser discuti-lo, encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação o projeto, quanto a constitucionalidade. (Pausa.)

Os Senhores Senadores que aprovam o projeto, queiram ficar sentados. (Pausa.)

Rejeitado.

O projeto será arquivado.

É o seguinte o projeto arquivado:

PROJETO DE LEI DO SENADO N.º 55, de 1973

Cria o Fundo Nacional da Pesca, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Os proprietários de embarcações mercantes, marítimas, fluviais ou lacustres, pagarão, mensalmente, uma taxa correspondente a um vigésimo do total das folhas de pagamento das suas tripulações, taxa destinada ao fomento da pesca.

Art. 2.º A taxa a que se refere o artigo anterior será depositada na Caixa de Crédito da Pesca e constituirá o Fundo Nacional da Pesca.

Art. 3.º O Fundo Nacional da Pesca, destinado ao fomento da pesca no país, será administrado por um Conselho com a seguinte composição:

- a) Diretor da SUDEPE;
- b) um representante de cada Estado da Federação que possua fábrica de produtos da pesca e seus derivados;
- c) um representante do Ministério da Marinha;
- d) um representante do Sindicato de Pescadores.

Parágrafo único. O Conselho, órgão do Ministério da Agricultura, será presidido pelo Ministro desta Secretaria de Estado e a função de Conselheiro, considerada relevante serviço prestado ao país, será gratuita e exercida pelo prazo de quatro anos.

Art. 4.º Ao Conselho compete:

- a) organizar a Carta da Pesca;
- b) organizar, para determinados períodos de tempo, planos de fomento à pesca, propiciando aos órgãos próprios do Ministério da Agricultura os recursos necessários para executá-los;
- c) fomentar, através de financiamento a empresa pesqueiras a aquisição de frotas de pesca, especialmente navios-usinas;

d) financiar as indústrias de beneficiamento do pescado e de aproveitamento dos subprodutos;

e) financiar frigoríficos para armazenamento do pescado;

f) organizar escolas de pesca.

Art. 5.º Os serviços administrativos, necessários ao funcionamento do Conselho de Administração do Fundo Nacional da Pesca, serão executados pela SUDEPE.

Art. 3.º Trinta dias após a publicação da presente lei, o Ministério da Agricultura baixará o regulamento necessário ao funcionamento do Conselho Administrativo do Fundo Nacional da Pesca e indicará ao Presidente da República os nomes que deverão compor o Conselho, exceção feita dos representantes a que refere a letra "c" do art. 3.º, que serão indicados pelos Governadores dos Estados produtores de pescado industrializado.

Art. 7.º A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Está esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Geraldo Mesquita.

O SR. GERALDO MESQUITA — (Pronuncia o seguinte discurso.) Sr. Presidente. Srs. Senadores:

Transcorrerá, no próximo dia 15, o 11.º aniversário da elevação do Acre à categoria de Estado.

Naquele dia, em junho de 1962, com a sanção presidencial, em solenidade que comoveu a quantos a assistiram, transformava-se na Lei 4.070, após demorada tramitação nas duas Casas do Congresso Nacional, patriótico Projeto de autoria do então Deputado José Guimard dos Santos, cuja iniciativa assim coroada de êxito, graças à elevada compreensão do Parlamento Brasileiro, no seio do qual os seus louváveis esforços encontraram guarida e ampla ressonância, conduziu à concretização do sonho acalentado pelo herói nacional José Plácido de Castro e pela legião de bravos que, ao lado dele e antes dele, lutaram para fazer brasileiro o Acre, amolhando, consideravelmente, as fronteiras da Pátria.

Tive oportunidade de aqui pronunciar, em 1971, discurso em que assinalava a passagem do 10.º aniversário do evento, e no qual fiz ao Senado, como era de minha obrigação, o que pretendi representasse sincera prestação de contas ao Congresso da situação da mais nova unidade federativa brasileira, por achar que a elevação de minha terra à categoria de Estado

estava íntima e estreitamente vinculada à ação do Poder Legislativo.

Então, ao pôr em evidências as vantagens advindas da salutar transformação, atingido o primeiro decênio da emancipação administrativa, assim me expressava: Nascida como iniciativa da fecunda atividade pública do então Deputado José Guimard, a Lei 4.070 é um ato de grandeza do Congresso, que legitimou a aspiração dos acreanos, ao mesmo tempo em que reafirmou o acerto de se confiar a esta Casa a missão constitucional de velar pelo equilíbrio federativo. Nada mais justo, portanto que aqui, perante este Plenário, onde se consumou a última etapa da tramitação legislativa do Ato que nos elevou à categoria de Estado, venham os representantes do Acre, periodicamente, dizer aos seus Pares quais os resultados de sua decisão.

Hoje, reafirmo, tranquilamente, Sr. Presidente e Srs. Senadores, haver o Congresso Nacional agido com acerto, ao propiciar aos acreanos a sua emancipação administrativa, conclusão a que se chega, facilmente, confrontando-se o que se fez, na minha terra, desde a incorporação ao Brasil, em 1903, por via do Tratado de Petrópolis, em matéria de administração, com o muito que se pôde realizar, no sentido do nosso desenvolvimento econômico-social do advento do Estado para cá.

Não há dúvida de que o meu Estado, sobretudo de 1964 em diante, arrojado no apoio dos Governos da Revolução, engajou-se no processo de desenvolvimento nacional, atingindo níveis surpreendentes.

Acentuei, naquele pronunciamento, Sr. Presidente, Srs. Senadores, que a medida mais importante adotada pela administração estadual ao longo do decênio, que o passo à frente mais audacioso que dêramos, no período, teria sido a criação e instalação, em 1970/71, da Universidade do Acre.

Essa foi, realmente, uma atitude de audácia e de coragem, bastante evidenciadora da nossa maturidade. Respondeu a um desafio que nos impunha abrir novos e mais amplos horizontes para a juventude e prover, lá mesmo, o preparo do elemento humano capaz de atuar no nosso desenvolvimento e dar-lhe suporte, tarefas de que aquela Instituição, bem nova mas já bastante conceituada, vem-se desincumbindo a contento, apesar das dificuldades de toda ordem.

É por isso que, nesta comemoração de mais um aniversário do meu Estado, exatamente no ano em que se comemora também, em todo o Brasil, o centenário de nascimento de José Plácido de Castro, quero fazer-me intérprete, junto ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Gene-

ral Emilio Garrastazu Médici e ao coestaduano ilustre que dirige a educação nacional, Ministro Jarbas Passarinho, de um veemente apelo de nossa juventude, vale dizer de todo o nosso povo, no sentido da federalização da nossa Universidade, pois entendemos que só a União, assumindo os encargos decorrentes de sua manutenção, como acontece relativamente às Universidades Federais existentes em todos os Estados do Brasil, poderá provê-la dos recursos indispensáveis à sua sustentação e à expansão de suas atividades.

Ao interpretar a aspiração maior, no momento, da juventude acreana, segundo haverá de constatar o Chefe da Nação, quando for a Rio Branco, em outubro, para inaugurar nosso Aeroporto Internacional, faço-o na segura convicção de ser ela muito válida, cabível e procedente, até porque o Acre é o único Estado em que ainda não está presente a Universidade Federal.

O Sr. Daniel Krieger — V. Ex.^a permite um aparte?

O SR. GERALDO MESQUITA — Com muito prazer, nobre Senador Daniel Krieger.

O Sr. Daniel Krieger — V. Ex.^a pode ter certeza de que todos serão sensíveis ao seu apelo. Um brasileiro não pode esquecer a luta, o sacrifício e a vitória dos acreanos, mas sobretudo um rio-grandense, porque a figura de Plácido de Castro se ergue da sepultura, na sua grandeza, para continuar a caminhada em defesa dos ideais pelos quais se bateu. O Presidente da República, que é um grande rio-grandense, mas acima de tudo um brasileiro, não pode ficar indiferente ao apelo de V. Ex.^a O Ministro Jarbas Passarinho, que é um acreano, sentirá por certo, na sua sensibilidade, a angústia e o apelo dos seus conterrâneos. Fique certo V. Ex.^a, confie em que as justas aspirações do seu Estado serão atendidas com aplausos da Nação.

O SR. GERALDO MESQUITA — Recebo e incorporo ao meu discurso, eminente Senador Daniel Krieger, com grande alegria e muito agradecido, o aparte de V. Ex.^a, até porque o nobre colega foi um daqueles que deram decidido apoio ao trabalho desenvolvido, no Parlamento brasileiro, pelo então Deputado José Guimard Santos, a fim de que o antigo Território do Acre fosse elevado à categoria de Estado.

A homenagem que presto aqui, é genérica. Não citei nomes, mas quis me referir a todos aqueles que, como V. Ex.^a e aquele outro gaúcho, Senador Tarso Dutra, muito colaboraram para que fosse aprovado o projeto do então Deputado José Guimard Santos.

Em nome do povo acreano, agradeço o aparte de V. Ex.^a, sirvo-me desta oportunidade para realçar também o trabalho de V. Ex.^a em favor da causa acreana.

O Sr. Adalberto Sena — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. GERALDO MESQUITA — Com muito prazer.

O Sr. Adalberto Sena — Como V. Ex.^a e todos verificam, estando eu na Presidência da Casa, não pude imaginar uma forma melhor de participar dessa homenagem que V. Ex.^a está prestando, não só ao nosso Estado como a todos aqueles que têm cooperado para que se encontre nesta posição. No entanto, não pude resistir ao dever de deixar a Presidência para vir a plenário me solidarizar com o seu gesto, aliás muito nobre, de não esquecer neste momento o transcurso desta efeméride que em nossos tempos, podemos considerar magna em nossa história. Muito obrigado a V. Ex.^a

O SR. GERALDO MESQUITA — Agradeço a V. Ex.^a, nobre Senador Adalberto Sena, o aparte com que me honra, quando assinalo, com este pronunciamento, mais um aniversário de nossa terra como Estado-Membro da Federação brasileira.

Nobre Senador Adalberto Sena, registro esta comemoração em nome de nossa Bancada, da qual V. Ex.^a é elemento da mais alta projeção.

Faço-o também na certeza de que o pleito haverá de merecer toda a atenção do Governo Revolucionário, que vem dispensando aos problemas do meu Estado cuidados especiais.

Além do aspecto já apontado, de ser o Acre o único Estado onde não há, ainda, a Universidade Federal, diversos outros justificam plenamente a medida pleiteada. Tais aspectos, oferecidos à consideração do Presidente da República, recentemente, pelo Governador Wanderley Dantas, estão condensados, em exposição elaborada pela Reitoria da Universidade, nos seguintes itens:

8.1 — Não existe mais universidade local. Os meios de comunicação geraram o intercâmbio permanente e profundo de idéias, esforços, soluções, e também o intercâmbio de mão-de-obra especializada e de pessoas. Não há mais Unidades de Ensino Superior que formem técnicos apenas para sua região, nem tampouco uma região que prescindir da contribuição da mão-de-obra altamente especializada de outros lugares.

A Universidade do Acre surgiu para o Estado e para a região, mas hoje ela é nacional. Não há um isolamento nem uma barreira que impeça aos graduados em curso superior no Acre de

emigrarem aos centros de atração e interesse. Consequentemente, a Universidade do Acre está formando um pessoal em nível superior para servir no Brasil, que hoje, mais do que nunca, é um só. Daí por que, fundamentalmente, a Universidade do Acre é uma Universidade Brasileira.

8.2 — O Desenvolvimento do Norte é uma Realidade. A região Norte deixa de ser, nessa década, um mistério e uma promessa, para ser uma realidade. A Transamazônica — abre ao país uma porta para o futuro e encaminha as atenções de uma geração, de um povo, e, quem sabe, de uma História Nacional para a Região Norte e para suas riquezas. Todo o esforço que aqui foi suado antes das estradas e das comunicações radiofônicas, telefônicas ou televisionadas, deve servir de semente. Construir-se-á um desenvolvimento a serviço do homem — do primeiro que aqui deixou descendentes e uma história de bravura e dos que acoerem a essa terra para sorver dela “o leite e o mel”, pois já foi chamada de Nova Canaã...

Viver no Acre é perceber diariamente o progresso, tanto pela transformação das condições de vida, construção de prédios, aumento de comércio, atendimento educacional da população, quanto pelo afluxo de compradores de terras e investidores do Sul. A cidade de Rio Branco e ao Estado do Acre é dado experimentar a sensação dos dias de Ilhéus, na Bahia, na época do cacau, e de Londrina, como de todo o Estado do Paraná, na época do grande surto cafeeiro. São a fertilidade do solo, quantidade de terras, o baixo preço das glebas, a possibilidade de desenvolvimento de grandes projetos agropecuários, a posição geográfica frente ao Pacífico, que atraem os homens.

A Universidade do Acre, como instituição de ensino superior e centro de irradiação de uma nova mentalidade, como também local da reflexão mais amadurecida de um povo, deve continuar profundamente engajada no momento histórico de transcendental importância para o Estado e para a Nação. Mas para isso, a Universidade precisa crescer. E, nesse sentido, ela ultrapassa a esfera de compromisso estadual. Torna-se nacional.

8.3 — Motivo de Ordem de Segurança Nacional. O Acre é um Estado que ocupa uma posição estratégica na política de segurança nacional. Marcando limites com Bolívia e Peru, possui compromissos maiores com a integridade do Território, mas, acima dos aspectos físicos territoriais, os compromissos são de ordem espiritual. É a língua do povo, fator de unidade; são as ideias, o modo de encontrar solução para os problemas, a psicologia do povo. Todos esses fatores são

considerados quando se refere o problema da segurança nacional. Então, fundamentalmente, a educação interessa à segurança. Daí porque o interesse da União no ensino superior aqui no Estado.

Reassume a Presidência o Sr. Senador Adalberto Sena.

O Sr. Guido Mondin — V. Ex.^a permite um aparte?

O SR. GERALDO MESQUITA — Com muito prazer, nobre Senador.

O Sr. Guido Mondin — É bom, nobre Senador, ouvir as notícias que V. Ex.^a traz a respeito das perspectivas e do desenvolvimento que se observa no Estado do Acre. E lembrando sua elevação de Território para Estado, além das observações já feitas em aparte pelo nobre Senador Daniel Krieger, teremos sempre em mente, diante de tais referências, aqueles dias, direi aqueles meses e talvez anos, da luta que se travou para a elevação do Território do Acre a Estado, em que a figura do nosso eminente colega José Guimard toma assim proporções extraordinárias, porque síntese de determinação, de obstinação. Estou a lembrar as idas e vindas do nosso colega, nesse afã, nessa preocupação, quando o estudo que se fazia a respeito retardava demais e ele com aquela insistência, com aquela perseverança, até que um dia participávamos todos de sua satisfação em ver que esta Casa aprovava aquela histórica proposição. Bem faz V. Ex.^a, ao ensejo de mais um aniversário do Estado, em trazer o assunto, relembrando todo este afã e nos anunciando, para alegria de todos, das suas perspectivas e da sua prosperidade, que já se apresenta, fruto evidentemente dessa nova situação, daquele que é cheio de história como Território e agora cheio de prosperidade como Estado.

O SR. GERALDO MESQUITA — Bom é ouvir este depoimento de V. Ex.^a, Senador Guido Mondin, a respeito do trabalho por vezes árduo e sempre combativo do então Deputado José Guimard, de quem, não no Parlamento, onde não me achava ainda, mas lá no nosso antigo Território fomos companheiros nessa batalha que travamos aqui e lá no Estado, com esse objetivo. E ouço agora esse aparte de V. Ex.^a, que foi um daqueles que também o ajudaram, um outro gaúcho por conseguinte, que deu aquela colaboração necessária e indispensável para que se pudesse concretizar, com a sua aprovação final do Parlamento brasileiro, o projeto emancipacionista do querido Líder do povo acreano, o atual Senador José Guimard. Agradeço também a V. Ex.^a, em nome do povo acreano, por ter sido um daqueles que nos aju-

daram a nos transformar em Estado membro da Federação brasileira.

8.4 — Saída para o Pacífico. A abertura para o Pacífico já é considerada fator essencial dos projetos de investimento no Estado. A ligação rodoviária com o Peru abrirá as portas de um comércio que beneficiará tanto a região quanto o País todo. Grandes setores da economia nacional se deslocarão para essa região. A História elucida suficientemente essa realidade. Mas ressalta novamente a importância da Universidade no contexto presente.

8.5 — Pólo Geoeducacional O Grupo-Tarefa do Conselho Federal de Educação, encarregado da indicação dos Pólos geoeducacionais, definiu a cidade de Rio Branco como Polo Geoeducacional, atribuindo, portanto, a ela, a definição de pólo geoeducacional: “É o centro urbano que, à luz de uma série de indicadores estabelecidos, demonstra ter condições de coordenar e assistir à rede de ensino superior na sua área de abrangência e de irradiar o desenvolvimento de ensino em espaços por ele nucleados” (Publicação do Grupo-Tarefa, Abril de 1972, pág. 4.)

Embora Rio Branco não atendesse a alguns dos requisitos exigidos pelo Grupo-Tarefa do CFE, foi considerado Polo devido a posição geográfica e a Polo de irradiação para a região, além da posição no sistema viário regional, com implicações ao sistema viário nacional e a significação da Universidade na área.

Para que o Acre atenda plenamente à responsabilidade de gerador de ideias, soluções, mentalidade nova, sua Universidade requer uma dimensão maior, nacional.

8.6 — Problema de Ordem Financeira. Aos itens acima, soma-se o de grande sacrifício que representa ao Estado a manutenção de uma Universidade. E não uma Universidade que pudesse restringir-se a uma microrregião, mas que tem uma vocação nacional. Esse sacrifício foi, até o momento, feito com satisfação e honra, por compreender o Governo Estadual a transcendência da Universidade para o Estado. Mas sabem os responsáveis que não será viável ao Estado continuar mantendo a Universidade, quando manter significa, na condição particular em se encontra a Universidade do Acre, autorizar seu crescimento natural.

É sintomático que poucos, muito poucos Estados da Federação possuam Universidade Estadual.

Os quadros seguintes dão uma indicação dos cursos oferecidos pela Universidade do Acre, no ano passado.

I — ÁREA DE CIÊNCIAS

Curso	Duração	Matrícula
Básico	2 períodos	98 alunos
Economia	8 períodos	76 alunos
Matemática (licenc.)	2.700 horas	26 alunos

II — ÁREA DE HUMANIDADES

Curso	Duração	Matrícula
Básico	2 períodos	165 alunos
Direito	10 "	96 "
Letras (licenc. em Português e Francês e Português e Inglês)	2.700 horas	51 "
Pedagogia (licenc. em Ensino, Supervisão, Orientação, Inspeção e Administração)	2.200 horas	65 "
Estudos Sociais (licenciatura em História, Geografia, Estudos Sociais e Organização Social e Política do Brasil)	2.025 horas	30 "

No corrente ano, distribuídos nesses Cursos, estão matriculados 761 estudantes, cifra bastante expressiva, tendo-se em vista que a matrícula geral, em 1971, era de apenas 480 alunos.

Todos esses Cursos estão vinculados aos seguintes Institutos que a compõem, com outras unidades já criadas mas ainda não instaladas, como é o caso de uma Faculdade de Agronomia e de um Instituto de Ciências Biológicas: INSTITUTO DE LETRAS, FACULDADE DE DIREITO, FACULDADE DE EDUCAÇÃO, INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS, INSTITUTO DE CIÊNCIAS EXATAS e FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS.

No ano corrente, cumprindo um dos seus objetivos imediatos, que era preparar pessoal habilitado para atuar no ensino médio, a Universidade já licenciou, em Estudos Sociais, Geografia, História e Organização Social e Política do Brasil, 14 jovens. No ano passado, entregava ao Estado a primeira turma de Economista, composta de 21 profissionais.

O Curso de Direito já está reconhecido pelo Governo Federal. Processos visando ao reconhecimento dos Cursos de Economia e Estudos Sociais, já tramitam no Ministério da Educação e Cultura e no Conselho Federal de Educação.

Levar, Senhor Presidente e Senhores Senadores, ao Presidente da República e ao Ministro Jarbas Passarinho, o pleito que constitui no momento, repito, a mais sentida aspiração da juventude e da mocidade acreana, foi a melhor maneira de comemorar, hoje o que acabo de fazer, mais um aniversário da elevação de minha terra

à categoria de Estado. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Clodomir Milet. (Pausa.)

S. Ex.^a não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Franco Montoro.

O SR. FRANCO MONTORO — (Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) Sr. Presidente, Srs. Senadores, por ocasião da data de 1.º de Maio, o Sindicato dos Trabalhadores na Indústria Metalúrgica, Mecânica e de Material Elétrico, de Santo André, Mauá e Ribeirão Pires, encaminhou ao Sr. Presidente da República longo memorial em que aponta, com objetividade, aspectos graves da atual situação dos trabalhadores brasileiros.

Desse documento, Sr. Presidente, desejamos destacar três pontos e, ao final, solicitar seja esta representação considerada peça integrante de nosso pronunciamento pela riqueza de informações que traz a respeito da situação real da família trabalhadora brasileira.

O primeiro ponto é relativamente à política salarial; o segundo, ao desemprego e o terceiro, aos acidentes do trabalho. São apenas alguns dados objetivos.

Quanto à política salarial, em termos respeitosos, mas independentes e corajosos, o Sindicato dos Trabalhadores de Santo André diz, na representação enviada ao Sr. Presidente da República:

Os trabalhadores não podem se convencer do acerto apregoado pelo governo relativamente à po-

lítica salarial. E, assim é, por dois motivos: em primeiro lugar, porque sentem no dia a dia que seu salário real é cada vez menor, e, depois, porque, conforme recentes estudos realizados pelo órgão técnico intersindical — DIEESE — ficou perfeitamente apurado o que todos sabiam: o poder aquisitivo dos trabalhadores, de 1965 a 1973, foi reduzido em 38%.

A verdade está aí para quem quiser ver: a classe média está desaparecendo, as favelas aumentando. Nossos reajustes, apesar de todas as afirmações em contrário, não acompanham a elevação do custo de vida, principalmente no que se refere aos gêneros de primeira necessidade e outros gastos imperiosos, entre os quais citamos: — leite, arroz, feijão, carne, condução, aluguel e educação. E nestas coisas que o povo gasta seu dinheiro. Desafiamos qualquer autoridade em economia para nos provar que o custo destas necessidades subiram só os 18% que nos foram dados em abril deste ano.

O mais grave, dizem os trabalhadores de Santo André, é que, ao mesmo tempo em que existe a redução do salário anual da família trabalhadora, há um aumento extraordinariamente grande nos lucros das empresas que, na região, são as firmas empregadoras, notadamente a indústria automobilística.

Solicitaram eles que lhes fosse dado, aos trabalhadores da região, aumento proporcional ao lucro das empresas. Essa solicitação foi, entretanto, denegada e eles tiveram que se contentar com a média nacional.

O segundo aspecto, o desemprego, liga-se ao problema dos reajustes salariais numa circunstância particular e para a qual já temos chamado a atenção das autoridades, mas, em torno desse ponto, não tem havido o atendimento das providências aqui solicitadas por vários dos Srs. Senadores.

A rotatividade e a redução efetiva dos salários dão-se através de um processo que, com a autoridade de quem está lutando no campo do trabalho, esse sindicato retrata com fidelidade no documento apresentado ao Presidente da República, o qual, agora, por nosso intermédio, ficará nos Anais do Senado Federal e, portanto, do Congresso Nacional.

Dizem, na sua linguagem simples, os trabalhadores de Santo André:

Alguém poderia pensar, que, pelo menos anualmente, todos os empregados recebem aquele reajuste mínimo, de acordo com as tabelas do Governo. Mas, as empresas acharam um meio hábil para impedir até este reajuste mínimo. Facilitados pelo F.G.T.S., logo que sai o reajuste os

patrões dispensam os empregados benéficiados com ele e admitem outros com salário bem inferior. Os dispensados, por sua vez, são obrigados a aceitar novos empregos com salário rebaixado. Assim, muitas empresas, há vários anos, não acusam aumento em sua folha de pagamento. Apesar disto, munidos de sentença do dissídio coletivo, vão ao C.I.P. e conseguem uma elevação no preço de seus produtos, sob a alegação de aumento do custo da mão-de-obra.

Os preços dos produtos são elevados, e, em última análise, quem vai pagar esta elevação é o povo consumidor que não experimentou qualquer reajuste em virtude da rotatividade. E, a coisa vai por aí indefinidamente, até que se tome alguma providência. É o que pedimos e esperamos do Governo.

Este é o fato que precisa ser do conhecimento do Senado, como é do conhecimento de todos aqueles que lidam com os trabalhadores. Uma das medidas, para isto, é a fixação do piso salarial que a Justiça do Trabalho já estabeleceu num prejulgado, que está sendo abalado nos seus fundamentos pela argumentação das firmas empregadoras.

Para corrigir os efeitos desse mal, apresentamos um projeto de lei que autoriza a Justiça do Trabalho a fixar, com aumento, o piso salarial, o mínimo naquela categoria, logo depois do reajuste.

O projeto tramitou pelas Comissões da Casa, recebeu parecer favorável da Comissão de Constituição e Justiça; favorável da Comissão de Legislação Social e contrário da Comissão de Economia, que se rendeu mais às razões apresentadas pelas firmas empregadoras. Este parecer ignora o fato objetivo, relatado com palavras simples pelos próprios trabalhadores, que precisa ficar no conhecimento desta Casa.

Esta é uma realidade que, todos os dias, está sendo agravada com a extensão desse expediente por parte de outras empresas.

O Fundo de Garantia de Tempo de Serviço facilitou esta dispensa e os trabalhadores perdem assim o seu emprego com o salário majorado e são obrigados a procurar novas colocação. Este fato também é responsável pelo desemprego dos maiores de 35 anos. Os trabalhadores de mais idade estão hoje com dificuldades imensas em virtude dessa excessiva rotatividade de mão-de-obra decorrente desta circunstância que acaba de ser descrita pelos trabalhadores de Santo André.

O Sr. Osires Teixeira — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. FRANCO MONTORO — Com prazer ouço V. Ex.^a

O Sr. Osires Teixeira — V. Ex.^a, nobre Senador Franco Montoro, ho-

mem preocupado com os problemas brasileiros, tem constantemente trazido ao conhecimento da Casa e da Nação fatos da mais alta relevância. Este que V. Ex.^a traz, do memorial formulado pelos trabalhadores de Santo André a Sua Excelência o Senhor Presidente da República é, realmente, uma denúncia seríssima. Sem dúvida, se as empresas paulistas, sobretudo empresas automobilísticas, usam desta "química" para burlar o Governo e aumentar os preços de seus produtos à custa de um pseudo aumento concedido através de dissídio coletivo, V. Ex.^a pode ter a certeza e a tranquilidade que o Governo Federal tomará, no momento certo, as medidas contra esses abusos ao consumidor brasileiro; contra esses abusos ao trabalhador brasileiro, com a mesma veemência, com mesma presteza com que a está tomando contra aqueles industriais do setor da alimentação que, tentando burlar o Governo e prejudicar o consumidor brasileiro, estão tendo de parte do Ministério da Fazenda o devido tratamento para que se coloquem dentro da regra-base da Revolução brasileira: moralidade no trato de interesses brasileiros, desejo de servir à coletividade e sobretudo ao consumidor. V. Ex.^a pode estar certo de que essas medidas serão tomadas desde que comprovadas, evidentemente, as sérias e graves denúncias que V. Ex.^a traz ao conhecimento da Casa.

O SR. FRANCO MONTORO — Agradeço o aparte de V. Ex.^a e a declaração de que serão tomadas as medidas para coibir estes abusos denunciados não apenas por um trabalhador ou um grupo mas pela organização de toda categoria profissional, que é uma pessoa jurídica de direito público. Trata-se de um fato, aliás, do conhecimento de todos aqueles que lidam hoje com o mundo do trabalho. Esse expediente é responsável pela redução efetiva do salário, apesar da majoração teórica da categoria, porque os novos admitidos não estão sujeitos a isto. Mas eu pediria a V. Ex.^a que não esperássemos apenas as providências do Governo, do Poder Executivo; algumas providências cabem a nós. Uma delas é precisamente aquele projeto de lei que, para corrigir este mal pela raiz, foi por nós apresentado, fixando o piso salarial. Quando se estabelece um reajuste de salário para os metalúrgicos, por exemplo, em Santo André, deve fixar-se, como o Tribunal do Trabalho vem fazendo, sem apoio legislativo, entretanto, o piso, isto é, o mínimo. Ninguém poderá entrar para aquela categoria sem receber aquele mínimo fixado pela Justiça. Esta providência recebeu o parecer favorável e unânime da Comissão de Constituição e Justiça, o parecer favorável e unânime da Comissão de Legislação Social, e apenas

um parecer contrário, o da Comissão de Economia.

Pedimos a volta do projeto, na semana passada, à Comissão; juntamos os 2 prejulgados do Tribunal Superior do Trabalho, para que a matéria seja debatida e o Congresso Nacional, dentro da sua função legislativa, dê também a sua contribuição, em prol do desate desse problema.

Agradeço, repito, a declaração de V. Ex.^a, que manifesta o propósito do Governo, que acredito sincero, de combater realmente tal prática, que contraria não apenas o direito do trabalhador, mas toda a população brasileira e o próprio desenvolvimento nacional.

O Sr. Guido Mondin — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. FRANCO MONTORO — Ouço, com prazer, o aparte de V. Ex.^a

O Sr. Guido Mondin — A intervenção de V. Ex.^a faz-me lembrar os debates que mantivemos sábado à noite, em Porto Alegre, com o Sindicato representativo de 3 categorias profissionais e, ao mesmo tempo, os debates ocorridos no plenário da Câmara dos Deputados, quando se apreciava o projeto que introduzia alterações na Lei Orgânica da Previdência Social. De muitos ouvi, ironicamente, é evidente, que os sindicatos estavam reduzidos a torneios de pingue-pongue. V. Ex.^a sabe que só por ironia mesmo é que se pode dizer tal coisa. Veja o exemplo que nos dá o Sindicato dos Metalúrgicos de Santo André. Dirigem-se eles, oferecendo suas sugestões, seus protestos, o seu pensamento, enfim, diretamente ao Presidente da República, exercendo rigorosamente o seu papel de sindicato. É evidente que o Senhor Presidente da República tomará conhecimento desta manifestação com todo o zelo, com toda a seriedade, uma vez que as preocupações do Governo, já através de medidas diretas, já através de medidas indiretas, são todas no sentido de socorrer o trabalhador brasileiro dentro da atual conjuntura brasileira. Então, o que quero assinalar, ao ensejo da manifestação de V. Ex.^a, é que o sindicato, tal qual se deseja, está exercendo rigorosamente o seu papel de defensor da classe que representa, através de manifestações como esta do Sindicato dos Metalúrgicos de Santo André.

O SR. FRANCO MONTORO — Agradeço o aparte de V. Ex.^a, que se antecipa a uma consideração que íamos fazer ao final de nossa palavra. É render nossas homenagens a esse sindicato, que dá um exemplo às organizações em todo o Brasil; a este sindicato, ao seu Presidente, que subscreveu a representação, Benedito Marcílio da Silva; devemos dirigir, a ele, como Presidente, e a todos os

demais integrantes da diretoria, e do próprio sindicato, os nossos cumprimentos. Isto é uma colaboração que se presta ao Governo, ao Congresso, à opinião pública, ao bem comum, ao Brasil, em suma, apresentando de forma elevada e objetiva problemas reais que não são apenas de alguns poucos mas que são problemas de toda a família trabalhadora brasileira.

O Sr. Osires Teixeira — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. FRANCO MONTORO — Ouço V. Ex.^a

O Sr. Osires Teixeira — Nobre Senador, V. Ex.^a ao responder o nosso aparte, tecendo considerações a propósito de medidas a serem tomadas para a proteção dos trabalhadores, trouxe à baila um projeto de sua autoria que fixa o piso salarial. Devo, preliminarmente, declarar a V. Ex.^a que na Comissão de Constituição e Justiça votei pela legalidade da matéria.

O SR. FRANCO MONTORO — Agradeço a V. Ex.^a o apoio.

O Sr. Osires Teixeira — De fato é constitucional. Todavia, quando analisado no mérito pela Comissão de Economia, da qual infelizmente não faço parte, ela teria encontrado uma tese, e em verdade a tese é até certo ponto discutível. Uma coisa é, através de um dissídio coletivo, fixar o valor mínimo da remuneração pelo trabalho de quem está no exercício da categoria profissional, e outra coisa é estabelecer que esse salário decorrente do dissídio coletivo sirva de mínimo para aqueles que vão iniciar. Mas é detalhe que evidentemente não iremos discutir nesta tarde, senão quando da discussão do projeto. A prova evidente e cabal de que a Maioria nesta Casa está desejosa de contribuir para a solução do problema é que, embora já relatado na Comissão de Economia, com uma conclusão contrária, bastou que V. Ex.^a, no desejo de contribuir para a solução do problema, no desejo de resolver o problema do trabalhador brasileiro, tivesse trazido para a Casa novos subsídios para que a Maioria concordasse em que a matéria fosse reexaminada, a fim de que, de tal exame, saísse uma decisão correta e condizente com os altos interesses do trabalhador brasileiro.

O SR. FRANCO MONTORO — Mais uma vez agradeço a colaboração de V. Ex.^a e a decisão tomada pela Maioria, que realmente concordou com o retorno da matéria à Comissão de Economia, para o reexame exatamente em função desses fatos que agora, em abono à tese que estou levantando, trago ao conhecimento do Senado, por intermédio desta representação, que é realmente valiosa.

Falamos que iríamos abordar três aspectos do problema da família tra-

balhadora mencionados neste memorial. O primeiro foi relativo ao salário; o segundo relativo ao desemprego e o terceiro relativo ao acidente de trabalho.

Esse Memorial traz sobre esse terceiro aspecto dados impressionantes: em Santo André, região coberta por esse Sindicato o número de acidentes do trabalho registrados no ano de 1972 foi superior a 22 mil. Entretanto, nesse setor, a Agência do INPS conta apenas com 11 funcionários, um servente e três médicos. Isto quer dizer que, durante o ano de 1972, cada médico atendeu a mais de 7 mil acidentados, o que é humanamente impossível. As queixas contra o mau atendimento vão-se avolumando nesse setor, onde são registrados casos de verdadeira desumanidade e não se podem culpar médicos ou funcionários. Pelo acúmulo de serviço, não há possibilidade de atendimento perfeito.

Seguem-se outras considerações, que não vamos destacar porque, como disse, vamos solicitar que esta representação, na sua íntegra, seja considerada parte do nosso pronunciamento. São três aspectos sérios e graves que trazemos ao conhecimento da Casa. Quando se fala em desenvolvimento do País é preciso pensar na sua população. Um país só se desenvolve quando a sua população vive melhor. Outros tipos de desenvolvimento representados por dados isolados podem ter uma significação econômica, mas não têm a significação humana e social contida na expressão "Justiça Social" ou "Desenvolvimento em Dimensões Humanas".

São fatos objetivos que, em nome do MDB, trago ao conhecimento do Senado, solicitando, como disse, que a íntegra desta representação, que passo à Taquígrafia neste momento, seja considerada parte complementar de nosso pronunciamento. É uma contribuição para o conhecimento de aspectos objetivos da difícil situação por que está passando grande parte da família trabalhadora brasileira. (Muito bem! Palmas.)

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SENADOR FRANCO MONTORO:

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS, MECÂNICAS E MATERIAL ELÉTRICO DE SANTO ANDRÉ, MAUÁ E RIBEIRÃO PIRES

Santo André, 1.º de maio de 1973. Excelentíssimo Senhor

General Emilio Garrastazu Médici
D.D. Presidente da República Federativa do Brasil.

Excelência:

Na passagem de mais um dia universal do trabalho, os metalúrgicos de Santo André, Mauá e Rioeirão Pires,

representados por seu sindicato de classe, querem trazer às autoridades suas mais sentidas necessidades, substanciadas nas reivindicações que seguem. Confiantes em que o Brasil não poderá negar a participação de todos os brasileiros no extraordinário progresso que o País experimenta, não podemos deixar de trazer a Vossa Excelência, como colaboração, um breve resumo daquilo que, no momento, representa as maiores dificuldades que enfrentamos.

Cientes de que as transformações se processam lentamente, queremos solicitar a atenção de Vossa Excelência para os problemas levantados, esperanças de que nossa voz será ouvida e nossos propósitos compreendidos. E, ao nos dirigirmos a Vossa Excelência, não escolhemos palavras bonitas e nem nos tolhe qualquer outra preocupação. Falamos uma linguagem aberta e simples, como simples e abertos são os trabalhadores e este sindicato.

São as seguintes, Senhor Presidente, nossas maiores preocupações:

1. Política Salarial

Os trabalhadores não podem se convencer do acerto apregoado pelo Governo relativamente à política salarial. E, assim é, por dois motivos: em primeiro lugar, porque sentem no dia a dia que seu salário real é cada vez menor, e, depois, porque, conforme recentes estudos realizados pelo órgão técnico intersindical — DIEESE — ficou perfeitamente apurado o que todos sabiam: o poder aquisitivo dos trabalhadores, de 1965 a 1973, foi reduzido em 38%.

A verdade está aí para quem quiser ver: a classe média está desaparecendo, as favelas aumentando. Nossos reajustes, apesar de todas as afirmações em contrário, não acompanham a elevação do custo de vida, principalmente no que se refere aos gêneros de primeira necessidade e outros gastos imperiosos, entre os quais citamos: leite, arroz, feijão, carne, condução, aluguel e educação. E nestas coisas que o povo gasta seu dinheiro. Desafiamos qualquer autoridade em economia para nos provar que o custo destas necessidades subiram só os 18% que nos foram dados em abril deste ano.

Assim é, Excelência, que em nosso pedido de reajuste, formulado em dissídio coletivo, os metalúrgicos solicitaram 38% que representam o total perdido pelos trabalhadores em seu poder aquisitivo, desde 1965. Não poderíamos pedir menos.

Ademais, é preciso salientar, ainda uma vez, que as próprias leis salariais, com toda rigidez com que se apresentam, vem sendo erroneamente aplicadas, em prejuízo da classe trabalhadora. Vejamos, em primeiro lugar, o item referente ao resíduo in-

flacionário: — o Governo superestimou seu poder de controle da inflação, notadamente nos primeiros anos da aplicação da nova legislação salarial. De fato, quando a previsão do Governo era de 10%, a inflação chegava a 20%, ou mais, com o que o salário reconstituído sofria enormes e seguidos prejuízos. O fato foi reconhecido publicamente pelo Governo, que, entretanto, não efetuou a reposição compatível e necessária; **Taxa de produtividade nacional:** — Anualmente a imprensa alardeia para todo o País, inclusive para o exterior, o grande crescimento do Produto Interno Bruto, que vem superando a casa dos 10%. Admitindo-se que a produtividade é achada mediante a dedução do aumento demográfico, teríamos que um índice de 7% a 8% haveria de ser levado em conta para fins de recomposição salarial. O que ocorre, entretanto, é que o Governo fixa um índice de 3,5%, com o que os trabalhadores arcam, anualmente, com sensível prejuízo.

Mais lucros — menos salários

Como já ficou dito, há evidente redução no salário real dos trabalhadores. Em contraposição, os lucros das empresas, notadamente em nosso setor, têm superado as melhores expectativas. Baseados nesta realidade, e, considerando a possibilidade de convenção coletiva, conforme faculta o Decreto-lei n.º 229, nosso sindicato tentou um acordo em separado, tendo formalizado, de acordo com a lei, todo o processo de convenção coletiva. Ocorre que a classe patronal, reunindo-se para estudar as reivindicações de outros sindicatos, resolveu, antes mesmo de conhecer as nossas, deixar de atendê-las. E, com isso, o Tribunal Regional do Trabalho contra nossa vontade, juntou nosso processo aos demais, e assim foi julgado.

Verificamos, ainda uma vez, que, em nosso país, as leis são muito bonitas no papel, mas, na hora da aplicação prática, elas falham lamentavelmente. E não precisamos dizer em prejuízo de quem.

Rotatividade e mais lucros

Alguém poderia pensar, que, pelo menos anualmente, todos os empregados recebem aquele reajuste mínimo, de acordo com as tabelas do Governo. Mas, as empresas acharam um meio para impedir até este reajuste mínimo. Facilitados pelo F.G.T.S., logo que sai o reajuste os patrões dispensam os empregados beneficiados com ele e admitem outros com salário bem inferior. Os dispensados, por sua vez, são obrigados a aceitar novos empregos com salário rebaixado. Assim, muitas empresas, há vários anos, não acusam aumento em sua folha de pagamento. Apesar disto, munidos de sentença do dissídio coletivo, vão ao C.I.P. e conseguem uma elevação no preço de seus

produtos, sob a alegação de aumento do custo da mão-de-obra.

Os preços dos produtos são elevados, e, em última análise, quem vai pagar esta elevação é o povo consumidor que não experimentou qualquer reajuste em virtude da rotatividade. E, a coisa vai por aí indefinidamente, até que se tome alguma providência. É o que pedimos e esperamos do Governo.

2. Previdência Social

1. A Previdência Social no Brasil deixa muito a desejar. Não têm sido raras as vezes em que os sindicatos de trabalhadores têm se dirigido ao Poder Público para apresentar queixas, pedidos e sugestões no sentido de melhorar o INPS, instituição que deveria ser para todos os segurados, verdadeiro amparo nas situações difíceis da vida.

Entretanto, a situação por sobre não melhorar vem se complicando dia a dia. É o que ocorre, por exemplo, na agência do I.N.P.S. em Santo André. Sob a responsabilidade desta agência estão 100 mil contribuintes e mais de 400 mil beneficiários distribuídos em cinco localidades: Santo André, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e Parapiacaba.

Veja agora, Vossa Excelência, alguns absurdos. — O número de acidentes do trabalho registrados no ano de 1972 foi superior a 22 mil. Entretanto, neste setor, a agência conta apenas com 11 funcionários, um servente e três médicos. Isto quer dizer, que durante o ano de 1972, cada médico atendeu a mais de 7 mil acidentes o que é humanamente impossível. As queixas de mau atendimento vão se avolumando neste setor onde são registrados casos de verdadeira desumanidade. E, nem sempre se pode culpar os médicos e funcionários. É que, pelo acúmulo de serviço, não há possibilidade de atendimento perfeito.

Outro ponto que julgamos da maior importância: Apesar de ser uma das maiores fontes arrecadoras (quase trezentos milhões de cruzeiros em 1972) os serviços são totalmente ineficientes.

2. Outra situação realmente constrangedora é a dos convênios. As empresas convencionam com o INPS a prestação de assistência médica aos seus funcionários e dependentes. Em seguida, subconvencionando toda a assistência com organizações médicas, para onde são encaminhados todos os casos. O sistema não teria nada de errado se, de permeio, não se encontrassem os aconchavos e a sede desmesurada de lucro, que sujeitam os trabalhadores a toda sorte de vexames e maus tratos.

E mais: — segundo estudos feitos pela própria superintendência esta-

dual do INPS, a agência de Santo André, para ter um funcionamento aceitável, necessita de 444 funcionários. Entretanto, a agência toda conta com apenas 150 funcionários. O déficit, portanto, é de 200%.

Outro absurdo: para o atendimento de 100 mil contribuintes e 400 mil beneficiários a assistência médica conta com apenas 39 facultativos. E, por isso, que uma consulta é marcada para um mês depois de solicitada. É por isso que, diariamente, observa-se filas quilométricas nos postos de atendimento. É, por isto que as queixas aumentam e os serviços do INPS estão completamente desmoralizados.

É lógico que as organizações médicas têm todo interesse em conservar os convênios. Por isto, para agradarem as empresas, dificilmente afastam o trabalhador do serviço, só o fazendo em casos extremos. E, quando isto ocorre o trabalhador é imediatamente dispensado. Com isto além de todo o sacrifício imposto ao segurado, os cofres do INPS são tremendamente arrasados. E isto ocorre porque ao admitir o empregado o exame médico é rigoroso. Ao menor sinal de moléstia, o candidato é imediatamente recusado e tem que procurar o INPS para a completa cura. Depois de são o empregado é admitido na empresa que explora seu trabalho até que ele fique outra vez doente, e, então, é dispensado. Neste círculo vicioso, o empregado retorna ao INPS onde novamente é tratado às expensas do Instituto. Desta forma, as empresas dispõem pouco e, as organizações médicas, menos ainda, auferindo grandes lucros dos cofres do INPS.

Quem não conhece hoje a organização conhecida como SAMCIL? Ela monopoliza quase integralmente os serviços médicos aqui em São Paulo. Seu crescimento, em poucos anos, pode ser colocado entre os maiores do País. E, como conseguiu tanto progresso? Ganhando fábulas do INPS através dos convênios. Seus serviços são péssimos. As queixas contra esta organização são diárias. Mas, ninguém toma providências.

3. Com uma concentração tão grande de contribuintes e beneficiários, com a arrecadação fabulosa aqui verificado, o INPS poderia acabar com os abusos destes convênios, oferecendo serviços próprios através de um grande hospital regional que a comunidade requer e precisa com toda urgência. Esta é a reivindicação que temos a formular a Vossa Excelência, neste primeiro de maio.

3. Desemprego — Rotatividade e

F.G.T.S.

A. Desemprego

Apesar de todas as afirmações em contrário, é impossível calar sobre o grave problema do desemprego em nossa região. Basta sair de manhã

para encontrar enormes filas nas portas das empresas, onde uma quase multidão mendiga o constitucional direito ao trabalho.

A situação vem se agravando para os trabalhadores com idade superior a 40 anos. As empresas, sistematicamente, vem recusando empregados com essa idade, preferindo sempre os mais jovens que, após alguns anos de trabalho ficam na mesma situação dos mais velhos. Dominados pela febre do lucro, esquecem-se os empresários do fato de que toda organização existe também em função da comunidade que a cerca. A empresa não é uma ilha isolada. O seu comportamento reflete na cidade e no País que possibilitam seu aparecimento e expansão. Sua função social, pois, é eminente.

Mas, olvidando de tudo isto e se esquecendo de que o trabalhador com 40 ou mais anos está em plena forma física e dotado de maior experiência profissional, esquecendo-se de que são exatamente esses homens que arcam com maiores responsabilidades familiares, as empresas fecham suas portas para eles, criando, assim, grave problema social.

Outras vítimas deste sistema desumano são os jovens às vésperas do serviço militar. Para eles simplesmente não há emprego. E, as consequências são as mais graves possíveis. Estes moços ficam desempregados, sem terem o que fazer e se encaminham para os vícios dos tóxicos e para a delinquência. Não é sem razão que, dia a dia, vimos aumentar o número dos delinquentes menores de idade. É por isso que temos lançado seguidos apelos às autoridades, pedindo providências neste campo.

Ao nosso ver, tanto para o caso dos trabalhadores com mais de 40 anos, como no dos moços às vésperas do serviço militar, será preciso uma legislação específica e rigorosa para compelir as empresas a dar emprego a toda a esta gente. Apelos, pedidos e outros meios já demonstraram sua inutilidade. Não podemos deixar marginalizados esses homens, sob pena do agravamento do já difícil problema social.

B. Rotatividade e F.G.T.S.

O sistema estabelecido pela Lei n.º 5.107 de 13 de novembro de 1966 que criou o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço mostra-se, a cada dia que passa, mais pernicioso. Não foi, pois, sem razão, que desde o início, os sindicatos de trabalhadores opuseram-lhe forte e tenaz resistência. É que, enquanto no resto do mundo, procura-se integrar, cada vez mais, o homem na empresa em que trabalha, no Brasil, através do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, o que se verificou foi exatamente uma desvinculação maior. Acabando com a

estabilidade e possibilitando dispensas com um desembolso mínimo, a lei criou enormes facilidades de dispensas. O que se encontra hoje é a total insegurança social, pois o emprego não oferece garantia por menor que seja. Basta que apareçam um ou dois reajustes de dissídio coletivo, a empresa faz questão de dispensar os beneficiados e admitir outros empregados com salário menor.

Desta forma, muitas empresas conseguem passar anos sem aumentar sua folha de pagamento. Por outro lado, os empregados, apesar da inflação e do aumento do custo de vida, só conseguem novos empregos com salário rebaixado. É por isto, senhor presidente, que continuamos a bradar que o resultado do progresso experimentado pelo País, está se concentrando nas mãos dos grandes empresários. Para nós tem sobrado o sacrifício e a dor.

É preciso que o Estado intervenha neste campo, para assegurar maior estabilidade e o avanço social, pois, o retrocesso atual é inegável. Sugestão emanada do Seminário de Legislação Social recentemente promovido pela Câmara dos Deputados, está a merecer atenção das autoridades: — trata-se de criar um sistema híbrido pelo qual seja mantido o Fundo de Garantia, ao qual se acrescenta a estabilidade no emprego.

4. Convenção Coletiva e Direito de Greve

Em todos os países mais avançados do mundo as Convenções Coletivas vêm exercendo papel de grande relevância nas relações entre empregados e empregadores. Através delas, se consegue o equilíbrio desejado entre empregados e empregadores. Através delas, se consegue o equilíbrio desejado entre capital e trabalho, evitando-se os abusos do poder econômico tão em voga em nosso País.

Por isto, quando em 1967, através do Decreto-lei n.º 229, o governo introduziu, em nossa legislação, os primeiros delineamentos do processo de convenção coletiva houve a esperança de que, com o aperfeiçoamento desta instituição, tivéssemos, em breve, um instrumento eficaz de reivindicação, propulsor do avanço social. Mas, tudo permaneceu estagnado e muito em breve os trabalhadores sentiram a inutilidade do instrumento legal que lhes foi oferecido. Esta inutilidade chega ao ridículo. Assim, o que se assiste é a um ritual caro, inútil e estéril onde a tentativa de Convenção é apenas uma formalidade que se cumpre, sem o qual não se pode obter a sentença do Tribunal Regional do Trabalho. E as mesas redondas na Delegacia Regional do Trabalho vão se tornando um espetáculo trágico-cômico, no fim do qual os patrões

saem sorrindo e os empregados em surda revolta.

É que a legislação apenas diz que a classe patronal não pode se recusar a negociar a Convenção Coletiva. E ela não se recusa. Comparece e tripludia sobre nossa condição. E vai dizendo não, não e não. E as coisas terminam por aí.

Resta indagar, senhor presidente, qual a razão de todo esse fracasso? A história ensina que os mais fortes sempre dominaram e exploraram os mais fracos. Nosso empresariado não está suficientemente esclarecido para atender um mínimo de reivindicações se a isto não estiver obrigado pela lei ou pela pressão social. Esta última, atualmente, simplesmente não existe em nosso País. A classe operária não dispõe de qualquer força de reivindicação. Sua força perante a classe patronal toda poderosa é simplesmente nula. Como, portanto, estabelecer-se livres negociações onde não há igualdade de condições? Como fazer valer o direito e as legítimas aspirações do povo se ele não tem força?

E, nas relações entre empregados e empregadores, a única forma de se estabelecer o equilíbrio é através de um efetivo direito de greve. Não como aquela legislação que hoje existe que, na prática, é muito mais uma proibição de greve do que a regulamentação deste direito. Não desejamos, muito menos, a baderna irresponsável das greves políticas totalmente desligadas do campo profissional e reivindicatório. O que precisamos é de uma legislação realista, capaz de colocar a classe operária em igualdade de condições na hora da negociação coletiva. O que desejamos é o fortalecimento das entidades de classe, transformando-a em órgão de coordenação e defesa de interesses profissionais e não em órgãos de assistência social.

Sob este aspecto, senhor Presidente, o retrocesso em nosso País, foi enorme. Nós apelamos a Vossa Excelência, não em nome da desordem, mas em nome do equilíbrio e da justiça social.

5. Salário-mínimo

Achamos que, em sã consciência, nem Vossa Excelência e nem os demais membros de seu governo, entendam ser possível uma família viver com o atual salário-mínimo. Achamos que a unanimidade da consciência nacional considera insuficiente os atuais níveis. Tomemos alguns dados, com base no Decreto n.º 70.465 de 27 de abril de 1972. Por este decreto, as percentagens para atender às necessidades básicas, eram as seguintes: — alimentação 43%, habitação 33%, vestuário 14%, higiene 6% e transporte 4%.

Ora, ninguém poderá afirmar que 43% do salário-mínimo, ou seja, Cr\$

115,58 dão para cobrir as despesas com alimentação de uma família. Neste sentido, basta lembrar que feijão, em São Paulo, custa, atualmente, Cr\$ 8,00 ao quilo. Quanto à habitação a situação é mais trágica: os 33% do salário-mínimo, Cr\$ 88,70, mal dão para pagar as contas de água e luz. Que se dirá do aluguel? É preciso lembrar que um quarto e cozinha é alugado em bairros pobres por Cr\$ 200,00. Que se dizer dos Cr\$ 10,75 para transporte e dos Cr\$ 16,12 para higiene? São previsões simplesmente ridículas.

Seria tedioso prosseguir na argumentação. O certo é que os níveis de salário-mínimo estão longe de atender as necessidades da família de acordo com Convenção 117 da Organização Internacional do Trabalho, subscrita e promulgada pelo Brasil, que assim inscreveu: —

“Na fixação do nível de vida mínimo, será necessário levar em conta as necessidades familiares essenciais dos trabalhadores, inclusive a alimentação e seu valor nutritivo, a habitação, o vestuário, os cuidados médicos e a educação”.

Entre nós, o salário-mínimo contraria frontalmente estes princípios, uma vez que deu valor não basta sequer para atender às necessidades de um trabalhador adulto. Que se dirá então de uma família média? Então, o primeiro ponto a ser atacado é este: — a decretação dos níveis de salário-mínimo, visa atender apenas às necessidades mínimas do trabalhador e não os de sua família, o que fere frontalmente nossa própria Constituição.

Ademais, de acordo com estudos do DIEESE, somente com alimentação, uma família de quatro pessoas, em São Paulo, precisaria de Cr\$ 320,37, isto em dezembro de 1971. Se considerarmos os demais componentes do salário-mínimo, teríamos, um salário vital de aproximadamente Cr\$ 900,00. O salário-mínimo vem sofrendo visível deterioração, bastando lembrar que, segundo pesquisa do DIEESE, o trabalhador deveria prestar 262 horas em 1965 para obter alimentação. Hoje, para a alimentação, o trabalhador deve prestar 340 horas e 18 minutos.

Finalmente, é preciso lembrar que a decretação de novos níveis salariais acarreta imediatamente seguidos aumentos do custo de vida, principalmente em matéria de aluguel.

Assim, senhor presidente, é chegada a hora do jogo da verdade, como bem disse Vossa Excelência, há algum tempo atrás. O salário-mínimo, suas bases, suas implicações devem ser completamente reformuladas para que se atenda ao justo clamor do povo. É o que o governo de Vossa Excelência e os anteriores, sem exceção, estão devendo ao País.

No aguardo das providências de Vossa Excelência, antecipamos nossos agradecimentos em nome dos trabalhadores.

Deus guarde Vossa Excelência. — **Benedito Marcilio A. da Silva**, Presidente do Sindicato.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Não há mais oradores inscritos.

Convoco os Srs. Senadores para uma sessão extraordinária a realizar-se hoje, às 18 horas, com a seguinte

ORDEM DO DIA

1

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara n.º 26, de 1973 (n.º 1.143-B/73, na Casa de origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que aprova o plano Nacional de Viação, e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob n.ºs 196 e 197, de 1973, das Comissões

— de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, favorável ao Projeto, com as emendas n.ºs 1-CT a 22-CT;

e

— de Finanças, favorável

2

Escolha de Chefe de Missão Diplomática (Malta)

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem n.º 115/73 (n.º 152/73 na origem), pela qual o Senhor Presidente da República submete ao Senado a escolha do Diplomata Antônio Borges Leal Castello Branco Filho, Embaixador junto ao Estado da Cidade do Vaticano, para, cumulativamente, exercer, a função de Embaixador do Brasil junto à Soberana Ordem Militar de Malta.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a Sessão às 16 horas e 35 minutos.)

ATA DA 68.ª SESSÃO, EM 13 DE JUNHO DE 1973

3.ª Sessão Legislativa Ordinária,

Da 7.ª Legislatura Extraordinária

PRESIDÊNCIA DO SR. PAULO TÔRRES

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

Adalberto Sena — José Guimard — Geraldo Mesquita — Flávio Britto — José Lindoso — José Esteves — Cattete Pinheiro — Milton Trindade — Renato Franco — Alexandre Costa — Clodomir Milet — José Sarney — Fausto Castelo Branco — Petrônio Portella — Helvidio Nunes — Virgílio Távora — Waldemar Alcântara — Wilson Gonçalves — Dinarte Mariz — Duarte Filho — Milton Cabral — Ruy Carneiro — João Cleofas — Wilson Campos — Arnor de Mello — Teotônio Vilela — Augusto Franco — Leandro Maciel — Lourival Baptista — Antônio Fernandes — Heitor Dias — Ruy Santos — Carlos Lindenberg — Eurico Rezende — João Calmon — Amaral Peixoto — Paulo Tôres — Vasconcelos Torres — Benjamin Farah — Danton Jobim — Nelson Carneiro — Gustavo Capanema — José Augusto — Magalhães Pinto — Carvalho Pinto — Franco Montoro — Orlando Zancaner — Benedito Ferreira — Emival Calado — Osires Teixeira — Fernando Correa — Filinto Müller — Saldanha Derzi — Accioly Filho — Ney Braga — Antônio Carlos — Celso Ramos — Lenoir Vargas — Daniel Krieger — Guido Mondin — Tarso Dutra.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôres)

— A lista de presença acusa o comparecimento de (61) Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Não há expediente a ser lido. Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara n.º 26, de 1973 (n.º 1.143-B/73, na Casa de origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob n.ºs 196 e 197, de 1973, das Comissões

— de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, favorável

rável ao projeto, com as emendas números 1-CT a 22-CT; e

— de Finanças, favorável.

Sobre a mesa, emendas que serão lidas pelo Sr. 1.º-Secretário.

São lidas as seguintes:

EMENDAS DE PLENÁRIO

Ao PLC/26/73, que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

N.º 23

Altere-se a redação das seguintes alíneas do art. 3.º

Art. 3.º

b) A execução das obras...

Onde se lê:

(...) "deverão ser realizadas em função da existência prévia de estudos econômicos" (...)

Leia-se:

(...) "deverão ser realizadas em função da política de integração, da existência prévia de estudos econômicos" (...)

i) Tanto os investimento ...

Onde se lê:

(...) "reger-se-ão por critérios econômicos" (...)

Leia-se:

(...) "reger-se-ão por critérios da política de integração e por critérios econômicos" (...)

j) Os recursos gerados no Setor Transportes...

Onde se lê:

(...) "dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos" (...)

Leia-se:

(...) "dos serviços de transporte de interesse econômico e da política de integração. Os projetos" (...)

Justificação

Ver art. 2.º do projeto, que estabelece o objetivo essencial do Plano ora em exame e se refere a um "sistema viário integrado".

Não obstante, sabe-se que o conjunto de vias, veículos e atividades transportadoras constitui, ou deve constituir, um sistema coerente, no seio do qual são postos em ação, a fim de realizar o equilíbrio e, conseqüentemente, evitar as disparidades regio-

nais, pelos técnicos organizados em função dos objetivos dominantes.

Se o presente projeto visa a regular a conduta humana no espaço geográfico, é preciso não esquecer que nem sempre os investimentos em transportes propiciam efeitos complementares e recorrentes. Até certo ponto, as conseqüências econômicas podem proporcionar a contração de regiões ou o aumento dos desequilíbrios nacionais, e não o entrosamento de regiões motoras.

De outra parte, a política de integração significa que a resultante líquida de todos os efeitos sociais e econômicos aumenta duravelmente a taxa de crescimento do consumo e do investimento de uma região particular e, também, das demais.

Convém, ainda, lembrar o seguinte trecho dos objetivos Nacionais incluídos na Lei n.º 5.727, de 1971, que dispõe sobre o Plano Nacional de Desenvolvimento 1972/74:

"Para conferir auto-sustentação e caráter integrado ao processo, o desenvolvimento pressupõe:

— Ampla disseminação dos resultados do progresso econômico, alcançando todas as classes de renda e todas as regiões".

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Helvídio Nunes.**

N.º 24

Dê-se a alínea "f" do artigo 3.º a seguinte redação:

A execução das obras que integram o sistema nacional de viação, notadamente as previstas no Plano Nacional de Viação, terá que ser precedida de estudos econômicos, que se ajustam às peculiaridades regionais do País, e de projetos de Engenharia final.

Justificação

A modificação proposta visa a elevado objetivo.

Os critérios ortodoxos não podem ser aplicados igualmente a todas as regiões.

Tais critérios devem acompanhar a política nacional no que tange à integração econômica de toda a Nação.

Daí a imprescindível ressalva que a emenda pretende.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Heitor Dias.**

N.º 25

Dê-se a alínea "i" do artigo 3.º a seguinte redação:

"Os investimentos na infra-estrutura bem como a operação dos serviços de transportes obedecerão a critérios econômicos que se

ajustem às peculiaridades regionais do País.

Ressalvam-se as necessidades de segurança nacional e de caráter social, definidas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se sempre aos menores custos, considerando-se as alternativas possíveis."

Justificação

As modificações propostas visam a elevado objetivo.

Os critérios ortodoxos não podem ser aplicados igualmente a todas as regiões.

Tais critérios devem acompanhar a política nacional no que tange a integração econômica de toda a Nação.

Daí a imprescindível ressalva que a emenda pretende.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Heitor Dias.**

N.º 26

Dê a seguinte redação ao artigo 5.º

"Art. 5.º São considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação, os acessos, contornos e rodovias substitutivas de ramais antieconômicos que sirvam como facilidades de caráter complementar para o usuário desde que os estudos preliminares indique sua necessidade em relação à política de integração, a viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional."

Justificação

O artigo 2.º do objeto estabelece que o objetivo principal do Plano é permitir "um sistema viário integrado, o que somente pode ser obtido com a inclusão dos anéis de contorno e das rodovias substitutivas de ramais ferroviários antieconômicos.

Quanto ao contorno, a emenda nada mais representa do que uma adequação às normas estabelecidas pela Portaria do Ministério dos Transportes n.º 19, de 1949 (D.O. de 10-3-49) (artigo 42).

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Amaral Peixoto.**

N.º 27

Dê-se ao art. 9.º, caput, a seguinte redação:

"Art. 9.º O Plano Nacional de Viação será revisto, de cinco em cinco anos, pelo Congresso Nacional, independentemente de revisões e alterações propostas pelo Conselho Nacional de Transportes."

Justificação

Nos termos em que está redigido, o art. 9.º, *caput*, do projeto não se ajusta ao preceituado no art. 43, IV, da Constituição, que fixa, como atribuição do Congresso Nacional, a relativa a "planos e programas nacionais e regionais de desenvolvimento".

A emenda, portanto, sem obliterar as funções do Conselho Nacional de Transportes, repara a inconstitucionalidade do dispositivo em questão.

Sala das Comissões, em 13 de junho de 1973. — Nelson Carneiro.

N.º 28

Dê-se ao artigo 9.º a seguinte redação:

"Art. 9.º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos, cabendo ao Conselho Nacional de Transportes preparar as revisões e alterações necessárias.

§ 1.º As revisões a que se refere este artigo serão submetidas à deliberação do Congresso Nacional.

§ 2.º Dentro de 180 dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes, assistido pelo Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GEIPOT) e demais órgãos vinculados ao Ministério dos Transportes, estabelecerá a sistemática de planejamento e implantação do Plano Nacional de Viação, para suas novas formas, obedecendo os princípios e normas fundamentais enumeradas no artigo 3.º

§ 3.º O Conselho Nacional de Transportes encaminhará ao Senado Federal e à Câmara dos Deputados, até 31 de março de cada ano, as cartas geográficas e o relatório da evolução do Sistema Nacional de Transportes, compreendendo a situação da infraestrutura viária e da estrutura operacional no ano anterior, no qual descreverá, minudentemente, as providências adotadas para o cumprimento desta lei, justificando destacadamente as alterações que tenham sido feitas para atendimento dos usuários dos diversos setores de transportes e as que propiciaram repercussões significativas no Balanço de Pagamentos e no sistema de Contas Nacionais."

Justificação

1. A principal inovação do projeto ora sob o exame do Congresso Nacional, a nosso ver, está na conceituação de Sistema Nacional de Transportes.

Com efeito, a proposição incorporou ao Plano Nacional de Viação a atividade transportadora (Anexo, item 1.2, alínea b), que, como se sabe, compreende os veículos, as vias, as em-

presas, as cargas, e as instituições que regulam a operação de transporte, não apenas no mercado interno, mas também, nas linhas internacionais que operem no tráfego de mercadorias de e para pontos do território brasileiro.

As operações desse conjunto coerente, que constitui o Sistema de Transporte, corresponderão índices representativos de sua eficiência e atos administrativos que disciplinam essa atividade, sobretudo os que se refiram às revisões do PNV — Plano Nacional de Viação.

2. A redação dada ao *caput* do artigo 9.º, pela emenda, corresponde à do projeto, onde, por motivos alinhados a seguir, foi substituída a expressão "proceder" por "preparar".

3. O § 1.º desta emenda, que manda submeter às revisões do PNV à deliberação do Congresso Nacional, nada mais representa do que a manutenção do artigo 6.º da Lei n.º 4.592, de 1964, diploma que está sendo revogado pelo art. 32 do presente projeto.

Além do mais, o processamento das revisões do PNV, à semelhança da proposição em exame, pode ser entendido como sendo matéria onde devem ser perfeitamente delimitadas, as respectivas competências, no que se refere às leis federais, estaduais e municipais. Essas alterações relacionam-se, também, como o atual sistema de vinculação de recursos, conforme estabelece a legislação específica, o "caput" do artigo 3.º (Orçamento Plurianual de Investimentos) e o art. 7.º (Orçamento da União), do presente projeto.

Outro aspecto importante nessas revisões são os atos internacionais, que obrigam, por exemplo, inclusões de obras no PNV ou acordo de fretes, que alteram a legislação financeira específica e propiciam medidas especiais dentro do Sistema Nacional de Transportes.

Em resumo, como as inclusões e supressões de vias e terminais, representadas pelas "revisões", corresponderão sempre a dotações orçamentárias, seu processamento deve ser objeto de projeto de lei, sobretudo as supressões acima aludidas e as consequentes articulações dos sistemas nacionais, estaduais e municipais de viação, referidas nos arts. 5.º e 10.º do presente projeto.

4. O parágrafo 2.º da emenda é idêntico ao parágrafo único do projeto.

5. O parágrafo 3.º da emenda já foi justificado, na medida em que o projeto dá novas dimensões ao Plano Nacional de Viação, no momento em que inclui a conceituação de Sistema Nacional de Transportes.

Esse parágrafo 3.º é, contudo, uma adaptação do que estabelece o § 2.º

do art. 7.º da Lei n.º 4.540, de 1964, que dispõe sobre Planos Quadrienais de Obras para Implantação de Plano Nacional de Viação:

"§ 2.º O Conselho Nacional de Transportes, por sua vez, remeterá ao Senado Federal e a Câmara dos Deputados cópias autênticas dos relatórios (trimestrais) e da aplicação de recursos a ele destinados".

Essa Lei n.º 4.540, de 1961, também está sendo revogada pelo art. 22 do projeto em exame. A nosso ver, entretanto, em vez de relatórios trimestrais, o Conselho Nacional de Transportes deve encaminhar ao Congresso Nacional, à semelhança (§ 6.º do art. 4.º da Lei n.º 4.595) do Conselho Monetário Nacional e de outras entidades de Administração Indireta, as cartas geográficas e o relatório de evolução anual do Sistema de Transportes.

E isso, porquanto, a verificação da aplicação de recursos ou a regularidade das contas do setor é da competência do Tribunal de Contas da União, enquanto que ao Congresso Nacional cumpre também acompanhar e aprovar a política nacional de transportes.

De outro lado, as novas técnicas de programação incluem o retorno (*feedback*) de informação sobre providências adotadas, as quais propiciam alterações das medidas inicialmente adotadas. Essas informações sobre a evolução de política nacional de transportes são fundamentais às atividades legisferantes, principalmente no que se refere ao orçamento anual.

Não obstante esses aspectos, esses relatórios anuais permitirão ao Conselho Nacional de Transporte (vale dizer, os Ministros dos Transportes e da Aeronáutica) demonstrar as vantagens e os problemas administrativos do setor. O Congresso Nacional, por sua vez, poderá melhor rever e aprimorar as proposições que apresenta e, assim, atender a um dos seus objetivos, qual seja, o de promover a harmonia entre os Poderes.

Convém, ainda, lembrar que esses relatórios são examinados pela Comissão competente. Em geral, o parecer conclui pela divulgação no Diário do Congresso Nacional e pelo arquivamento da proposição.

6. Em conclusão, a presente emenda justifica-se porquanto não apenas mantém texto da legislação atual, mas, também, incorpora ao projeto as inovações oriundas da técnica de planejamento, além de tornar explícito o que dispõe a Constituição (art. 8.º, inciso XI), referente à necessidade de ser submetido ao Congresso Nacional proposições que visam a rever ou a estabelecer o Plano Nacional de Viação.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Carlos Lindenberg.

N.º 29

Acrescente-se ao artigo 9.º o seguinte:

§ 2.º Incluir, qualquer que seja sua extensão, a implantação, a pavimentação, a restauração e ou a conservação de acessos rodoviários de núcleos urbanos, vias e terminais de transporte a rodovias federais, que sejam pontos de passagem ou terminais fixados por estudos definitivos”.

Justificação

Trata-se de um complemento da Emenda n.º 31. Como subordina tudo a estudos definitivos, a emenda se aprovada permitirá sem dúvida uma ampliação das possibilidades dos acessos.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Osires Teixeira.

N.º 30

Inclua-se o seguinte artigo entre os arts. 9.º e 10.

“Art. O Conselho Nacional de Transportes remeterá, anualmente, ao Senado Federal e à Câmara dos Deputados relatório pormenorizado sobre a evolução do Sistema Nacional de Viação”.

Justificação

Pelo artigo 22 do projeto, está sendo revogada a Lei n.º 4.540, de 1964, que, no artigo 7.º, estabelece:

“Art. 7.º Caberá ao Conselho Nacional de Transportes, em geral, a orientação superior e aos Conselhos Setoriais do Ministério da Aeronáutica, em suas atividades específicas, a fiscalização e controle da execução dos empreendimentos realizados, quer diretamente pelos órgãos executivos respectivos, quer mediante convênio com entidades federais ou estaduais.

§ 1.º Os órgãos executivos deverão remeter trimestralmente, aos Conselhos Setoriais do Ministério da Viação e Obras Públicas e Órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica e estes ao Conselho Nacional de Transportes, os Relatórios pormenorizados sobre a situação dos empreendimentos em realização, bem como de aplicação dos recursos a ele destinados.

§ 2.º O Conselho Nacional de Transportes por sua vez, remeterá ao Senado Federal e à Câmara dos Deputados ... Vetado ... cópias autênticas dos relatórios e da aplicação de recursos mencionados no parágrafo anterior.

A presente emenda, portanto, nada mais representa do que uma adapta-

ção ao texto do § 2.º do Art. 7.º acima transcrito.

Sala das Comissões, 13 de junho de 1973 — Nelson Carneiro.

N.º 31

Acrescente-se ao Artigo 10, o seguinte:

§ 4.º Os acessos rodoviários de núcleos urbanos, vias e terminais de transportes a rodovias federais se incluem no presente Plano.

§ 5.º Para execução dos acessos rodoviários aludidos no parágrafo anterior serão atribuídos os mesmos recursos e critérios de distribuição de fundos municipais, estaduais e federais estabelecidos na legislação específica.

Justificação

Visa a emenda supra, estabelecer uma política dos chamados acessos rodoviários, ao tempo que retirando o caráter quase paternalista que têm na atual política rodoviária do País. Disciplinando a aplicação dos recursos e os critérios de distribuição à legislação específica, deve e pode ser aproveitada a emenda.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Osires Teixeira.

N.º 32

Altere-se a redação dos artigos 13 e 15 nos seguintes trechos:

Art. 13. O capu* do art. 12 ...

Onde se lê:

“Art. 12. Os Estados e Distrito Federal somente receberão as suas quotas (...).”

Leia-se:

“Art. 12. Os Estados e Distrito Federal receberão automaticamente as suas quotas (...).”

Art. 15. O art. 21 do Decreto-lei n.º 512, (...)

Onde se lê:

“Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, (...).”

Leia-se:

“Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior a serem distribuídos automática e trimestralmente pelo DNER, (...).”

Justificação

A emenda apenas acrescenta a expressão “automaticamente” e objetiva reduzir o prazo de recebimento das quotas do Fundo Rodoviário Nacional, devidas aos Estados e Municípios.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Helvídio Nunes.

N.º 33

Acrescente-se o seguinte artigo logo após o artigo 14:

“Art. Acrescente-se o seguinte parágrafo ao art. 14 do Decreto-lei n.º 61, de 21 de novembro de 1966

§ 5.º — As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas somente serão suspensas definitivamente quanto a pavimentação estiver concluída”

Justificação

Há mais de 10 anos o ramal ferroviário Barra do Pirai — Santa Rita de Jacutinga foi erradicado, contudo, até hoje a rodovia substitutiva não foi construída, isto é, não apresenta as características técnicas que as estradas devem ter no fim de seus 10 primeiros anos, conforme preceituada o artigo 59 da Portaria do Ministério dos Transportes n.º 19, de 1949.

Não é possível portanto os Estados e Municípios atenderem ao que estabelece o art. 14 do Projeto sem que a pavimentação da rodovia substitutiva já esteja concluída.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Amaral Peixoto.

N.º 34

2.1.2 — As rodovias do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

D) permitir o acesso:

Inclua-se a seguinte expressão:

“às cidades de mais de 10.000 habitantes, que sejam pontos obrigatórios de passagem fixados por estudos definitivos”

Justificação

Os artigos 2.º e 3.º do Projeto fixam o objetivo essencial, os princípios e as normas fundamentais do Plano.

No que se refere a rodovias, essas normas já foram suficientemente estudadas e experimentadas e estão consubstanciadas nas Portarias n.º 19, de 1949, e n.º 3.602, de 1969 (D.O. de 10-3-49 e de 11-11-69).

Na primeira Portaria são estabelecidas (art. 42 a 46) as condições de acessos às cidades de mais de 10.000 habitantes, que sejam pontos obrigatórios de passagem, fixados após estudos técnicos, econômicos e, sobretudo, para evitar acidentes (Ver § 2.º do art. 1.º do presente Projeto).

Acontece, porém, que o Decreto n.º 61.594, de 1967 (D.O. de 26-10-69 — pág. 10840), no art. 3.º parágrafo único, item III, estabelece que o DNER poderá, mediante certas condições, aplicar parte de sua quota em serviços e Obras complementares;

"ainda que não constem do Plano Rodoviário Nacional" e que se refiram a acessos rodoviários a núcleos urbanos.

A fim de que se compatibilize essa legislação e que se articule adequadamente os Planos Federais, Estaduais e Municipais, torna-se necessária a presente emenda, caso contrário é melhor suprimir no art. 2.º a parte que se refere a "um sistema viário integrado" ou a alínea "e" do art. 3.º que assegura "aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transportes que mais adequadamente atenda às suas necessidades". Concluindo, a presente emenda visa a remover aparentes contradições entre o texto da Lei, seus anexos e a regulamentação sobre acessos rodoviários a núcleos urbanos, mantendo o estabelecimento nos diplomas vigentes, uma vez que estradas se constroem para o trânsito de pessoas por meio de veículos.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Amaral Peixoto.**

N.º 35

2.1.2 — As rodovias do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

Inclua-se a seguinte alínea:

"F) evitar a travessia das cidades com população até 10.000 habitantes, podendo, entretanto, contornar-lhes o perímetro urbano"

Justificação

Ver artigos de 42 a 46 (sobre cruzamentos, entroncamentos e contornos) da Portaria do Ministério dos Transportes n.º 19 de 1949, que aprova normas para projetos de estradas de rodagem federais (D.O. de 10-3-49), alterada pela Portaria n.º 3.602 de 1969 (D.O. de 11-11-69, pág. 2970).

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Amaral Peixoto.**

N.º 36

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Rodovias Radiais

Inclua-se:

BR-010

- Brasília—Planaltina (BR-020)
- São João da Aliança — Alto Paraíso
- Monte Alegre de Goiás — Arraias
- Entroncamento BR-242
- Dianópolis—Ponte Alta do Norte
- Pedro Afonso (BR-235)
- Itajacá—Carolina (BR-153)
- Porto Franco (BR-153) — Asaí—
- Ilândia (BR-153) — Santa Maria do
- Pará (BR-153) — Belém (BR-153)

Justificação

Trata-se de restabelecer, com novo traçado, a BR-010, que interliga núcleos urbanos situados nas cabeceiras dos afluentes da margem direita do Rio Tocantins, aproveitando, ainda, o trecho Brasília—Dianópolis já construído (GO-12), o que representa 50% de sua extensão no Estado de Goiás. O trecho final, Carolina—Belém, já entregue ao tráfego, é superposto à BR-153.

2. Essa nova diretriz pode ser conceituada como Rodovia Nacional (ver anexo, item 2.12), na medida em que:

a) interliga Rodovias Federais (BR-153, BR-242, BR-235);

b) faz a conexão de localidades incluídas na relação de aeródromos (Arraias, Dianópolis e Pedro Afonso) e na relação de portos nacionais (n.º 89 — Pedro Afonso), constantes do PNV.

3. Entendemos, também, que a inclusão de rodovias no PNV não implica na obrigatoriedade de sua construção, uma vez que somente os orçamentos plurianuais e anuais autorizarão esses gastos.

4. Sem embargo, entretanto, pela forma e extensão do Estado de Goiás, a reinclusão dessa rodovia BR-010 no Plano Nacional de Viação é matéria que possui outras implicações, à semelhança de Transamazônica, Cuibá—Santarém e Perimetral Norte, uma vez que se destina a pôr em valor essa parte do território Nacional, conhecida pelas suas jazidas de minerais carentes e pelas suas atividades agrícolas.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Osires Teixeira.**

N.º 37

ANEXO

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do S.R.F.

Rodovias Radiais

Onde se lê:

"BR-060 — Brasília — Anápolis — Goiânia — Rio Verde — Jataí — Campo Grande — Fronteira com o Paraguai."

Leia-se:

"BR-060 — Brasília — Anápolis — Goiânia — Rio Verde — Jataí — Campo Grande — Maracaju — Bela Vista — (Fronteira com o Paraguai.)"

Justificação

Trata-se de prolongamento da BR-060, levando-a até Maracaju e Bela Vista, municípios estes integrantes de uma das mais importantes regiões agrícolas do Sul de Mato Grosso.

Maracaju está em processo de franco desenvolvimento e Bela Vista situa-se na fronteira com o Paraguai. São terras excepcionalmente férteis.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Saldanha Derzi.**

N.º 38

2.2.2 — Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Onde se lê:

"BR-110 — Areia Branca — Mossoró — Augusto Severo — Patos — Monteiro — (...) — Entr. c/ BR-324"

Leia-se:

"BR-110 — Areia Branca — Mossoró — Augusto Severo — Brejo da Cruz — Patos — Monteiro — (...) — Entr. c/ BR-324."

Justificação

Trata-se de inclusão de ponto de passagem na diretriz básica. Não é sem razão, entretanto, que incluamos Brejo da Cruz no traçado. E isso porque esse "desvio" representa, sobretudo, a obrigação da estrada percorrer região onde se concentra, na Paraíba, a cultura do sisal, além de outros produtos alimentares, que abastecem os grandes centros nordestinos, inclusive durante as secas.

Como se sabe, a produção brasileira de sisal é sempre superior a 300 mil toneladas anuais, cujo valor, em 1969, foi cerca de Cr\$ 80.000.000,00 (ver Anuário IBGE — 1972, pág. 151.)

Somente essa região do Estado, percorrida pelo traçado proposto, é responsável por 30% da produção total brasileira (Cr\$ 23 milhões).

Além desses aspectos, a simples observação do relevo faz inferir que o aumento da extensão da rodovia será compensado mais que proporcionalmente pela redução dos custos de implantação, pois o traçado proposto diminuirá a transposição de trechos alagados do rio Piranhas. (Não foi sem motivo que a cidade de Brejo da Cruz localizou-se em zona não-pantanhosa).

Em conclusão, temos a certeza de que os estudos definitivos "desviarão" o traçado para as proximidades de Brejo da Cruz.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Milton Cabral.**

N.º 39

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Rodovias Longitudinais

Inclua-se:

"BR-111 — Monteiro (BR-110) — Cruzeiro do Norte (BR-232) — Santana do Ipanema (BR-316) —"

Itabaiana (BR-235) — Esplanada BR-101).".

Justificação

Essa longitudinal liga os Estados da Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia. Satisfaz, portanto, às condições de rodovia nacional.

Visa a interligar regiões do interior desses Estados, aproveitando trechos existentes ou já constantes do projeto.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973 — **Lourival Baptista**.

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Rodovias Longitudinais

BR-116 — Fortaleza — (...) — Jaguarão

Onde se lê:

(...) "Rio de Janeiro — Barra Mansa" (...)

Leia-se:

(...) "Rio de Janeiro — contorno de Volta Redonda — Barra Mansa" (...)

Justificação

Os artigos 3.º e 7.º do Projeto estabelecem que os recursos do Orçamento da União não poderão ser empregados em vias que não constem, dentre outras, de orçamentos plurianuais.

Da Lei n.º 5.753, de 1971, que aprova o orçamento Plurianual de investimentos 1972-74 consta o Projeto 6.704. 1.604. 1.117, no qual se inclui o "Contorno de Volta Redonda". Além disso, o art. 42 da Portaria do Ministério dos Transportes, n.º 19, de 1949 (DO de 10-3-49), estabelece, no que se refere a cruzamentos:

"Art. 42. De modo geral, as estradas devem evitar a travessia das cidades com população até 10.000 habitantes, podendo entretanto tangenciar-lhes o perímetro urbano."

porquanto, manda prever obras especiais "para eliminação das interferências de tráfego" rodoviário, para não reduzir a velocidade diretriz.

Sem embargo, entretanto, a BR-116, ao atravessar Volta Redonda, atravessa a Usina e a zona comercial dessa cidade de 125.299 habitantes, em 1970 (Anuário IBGE — 1972 — pág. 72).

Esse é o motivo pelo qual estamos apresentando outra emenda na conceituação de Sistema Rodoviário Nacional, sobre contornos de cidades.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Amaral Peixoto**.

N.º 41

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Rodovias Longitudinais

Inclua-se:

"BR-118 — Itaboraí — Cachoeira de Macacu — Nova Friburgo — Bom Jardim — São Sebastião do Alto São Fdélis — Cardoso Moreira"

Justificação

Trata-se de reinclusão de rodovia constante da Lei n.º 5.356, de 1967.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Amaral Peixoto**.

N.º 42

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do S.R.F.

BR-135 — São Luiz (...) — Belo Horizonte

Onde se lê:

"Bom Jesus — Correntes — Barreiras"

Leia-se:

"Bom Jesus — Corrente — Cristalândia — Barreiras"

BR-235 — Aracaju — (...) — Cachimbo

Onde se lê:

"Remanso — Caracol"

Leia-se:

"Remanso — São Raimundo Nonato — Caracol"

BR-407 — Piripiri — (...) — Anagé (BR-116)

Onde se lê:

"Piripiri — São Miguel do Tapuio — Picos"

Leia-se:

"Piripiri — São Miguel do Tanuio — Pimenteiros — Bocaina — Picos".

Justificação

Não se trata de simples inclusões de pontos de passagem, mas de obediência às condições do relevo e de aproveitamento de ligações existentes, que poderão servir de caminhos de serviço ao iniciar-se a implantação definitiva. Em resumo, as modificações propostas visam a baixar o custo total da construção, na medida em que serão pontos obrigatórios fixados por estudos definitivos.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Petrônio Portella — Helvidio Nunes**.

N.º 43

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Rodovias Longitudinais

Onde se lê:

BR. 154 — Itumbiara — BR-153

Leia-se:

BR-154 — Itumbiara — Ituiutaba — Campina Verde — Nhandeara — Marília — Assis — Florinópolis — Porto Charles Naufal — Londrina — BR-369 — Apucarana — Ivaiporã — Pitanga — Guarapuava — União da Vitória/Porto União.

Justificação

Há ponderáveis razões a favor da vinculação das importantíssimas regiões do Noroeste do Rio Grande do Sul, do Oeste de Santa Catarina pela região Centro-Oeste do Paraná com São Paulo, pois estão desprovidas de tal ligação direta.

Já vem sendo recomendada a inclusão no PNV, de Diretriz para conectar as referidas regiões que, passando pelo Sudoeste do Paraná dirige-se a Alta Sorocabana, que se desenvolverá ao Sul de Irai para Ijuí (S. Angelo) — Santiago — Alegrete, ou via União da Vitória, pela BR-153 e Erechim; e ao Norte de Assis — Marília pela BR-153 a Brasília.

Estudos notáveis preconizam a diretriz ora recomendada:

- 1 — o do Mal. Juarez Távora, em seu livro "Produção para o Brasil" (1956), indicando uma grande rodovia nacional Norte-Sul com trajeto de Assis — Apucarana — Guarapuava — Clevelândia — Chapecó — Palmeiras das Missões — Cruz Alta — São Gabriel — Livramento;
- 2 — o estudo da Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí recomenda o traçado em apreço, no 2.º volume — Necessidades e Possibilidades dos Estados do Rio Grande do Sul — Santa Catarina e Paraná;
- 3 — o estudo de Transportes do Brasil, volume VIII-A — Plano Diretor do GEIOT região sul, propôs Rodovia (Tronco Nordeste a Ligação Norte-Sul de Uru-guaiana) — Alegrete — Santiago — Ijuí, rumo Erechim — União da Vitória — Porto União, com ramo por Irai, e o Oeste de Santa Catarina, entrosada-se na BR-158 — Cunhaporã — Campo-Erê e atinge a BR-373 no Paraná, já ligada a Três Pinheiros (junção na BR-277), proximidades de Guarapuava, só demandando prover a inclusão do segmento para Londrina e Assis.

Efetivamente já estão pavimentados os trechos de Guarapuava — Três

Pinheiros (BR-277), Três Pinheiros — Rio Chopim (BR-373) e Rio Chopim — Pato Branco (BR-158) e implanta o trecho de Pato Branco — Marameleiro, onde se bifurcam os ramos: — da BR-373 para Barracão na fronteira do Brasil com a Rep. Argentina e pela BR-158, na direção Sul, está em projeto a conexão para Campo-Erê — Irai, entroncamento das BR-158/BR-283/BR-386 que é a Estrada da Produção (do Rio Grande do Sul), e, também, no ramo Ijuí — Erechim que está sendo ligado à União da Vitória — Porto União, pela BR-153.

Há grande lacuna viária para estabelecer a conexão a ser estendida para o Norte, com percurso por Pitanga — Ivaiporã — Apucarana, onde se entrosa na BR-369, com trecho comum até o trevo de Cambé — Londrina e daí já está em fase final de pavimentação para Warta — Sertãoópolis — Porto Charles Nauffal, ponto de divisa PR—SP, em que se estabelece a ligação com a rodovia em tráfego para Florinópolis e Assis.

Depreende-se do exposto ser de considerável valia a continuidade precognizada, que se deverá constituir com integrante de nova rodovia BR-154.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Ney Braga — Accioly Filho.

N.º 44

ANEXO

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do S.R.F.

Rodovias Longitudinais

Inclua-se

“BR-157 — São Felix do Araguaia — Luciara — Marabá.”

Justificação

Trata-se de ligação que irá estreitar a malha rodoviária nessa região do Araguaia, de imenso potencial de recursos.

Será a via de escoamento da produção agropecuária do nordeste mato-grossense integrando-o no corredor de exportação do Porto de Belém e estabelecendo a conexão com a Transamazônica.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Saldanha Derzi.

N.º 45

2.2.2 — Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Rodovias Longitudinais

Inclua-se

BR — Patu/— Catolé do Rocha Gerico entrocamento c/BR-230 (POMBAL)

Justificação

Trata-se de ligação de zonas altamente produtoras do algodão de fibra longa, destinado a exportação, além

de incorporar ao sistema rodoviário federal um dos principais centros econômicos do sertão paraibano, junto à fronteira do Estado do Rio Grande do Norte.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Milton Cabral.

N.º 46

Modifique-se para o seguinte o traçado da BR-226 do Sistema Rodoviário Federal do Plano Nacional de Viação.

Natal — Santa Cruz — Currais Novos — Pau dos Ferros — Jaguaribe — Crateus — Teresina — Caxias — Presidente Dutra — Grajaú — Porto Franco — Entroncamento BR-153.

Justificação

No traçado se incluiu Caxias — A cidade maranhense está ligada a Teresina pela BR-316 asfaltada. De Caxias é mais fácil atingir-se Presidente Dutra que de Teresina, diretamente. Podem ser aproveitadas na construção da BR-226, nesse trecho, as estradas que já existem implantadas. Além disso, o percurso que se sugere beneficiará uma zona muito promissora do Maranhão.

Acrescente-se, ainda, que a rodovia que virá de Porto Franco, Grajaú e Presidente Dutra, ao atingir Caxias, estará se vinculando ao sistema que serve ao Maranhão: BR-316, BR-135 e BR-222, sem sair do território maranhense e isso deve ser considerado no momento em que se legisla sobre o Plano Nacional de Viação.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Clodomir Milet.

N.º 47

2.2.2. — Relação descritiva das Rodovias do S.R.F

Rodovias Transversais

Inclua-se:

“BA. 238 — Entron. BR. 122 c/ BR. 324 — Xique-Xique Cacimba (BR 020) — Corrente (BR. 135)

Curupá — Novo Acordo (BR 010) — Entron. c/ BR. 153

Pium — Sta. Teresinha — Entron. c/ BR. 158 — Cachimbo (BR. 080 e BR. 163)”.

Justificação

Essa emenda visa a estreitar as malhas da rede rodoviária federal, abrangendo os Estados da Bahia, Piauí, Maranhão, Goiás e Mato Grosso.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Petrônio Portella — Helvidio Nunes.

N.º 48

Ao Projeto de Lei da Câmara n.º 26, de 1973

Corrija-se, no quadro 2.2.2 — Relações Descritivas das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal — Rodovias Transversais.

BR-285 — Unidades da Federação. SC RS.

Justificação

Trata-se de corrigir simples omissão do Estado de Santa Catarina, onde se situam Araraguá, Jacinto Machado e Timbó.

Sala das Comissões, 13 de junho de 1973. — Antônio Carlos Konder Reis.

N.º 49

BR — 316 — Belém — Capanema — Peritoró — Teresina — Picos — Parnamirim — Cabrobó — Floresta — Petrolândia — Palmeira dos Índios — Macaíba.

Ligação Floresta (BR-316) — Cruzzeiro do Nordeste (BR-232) — 160 Kms.

Justificação

Trata-se de ligar duas BRs, a 232 e a 110, atendendo-se ao critério estabelecido pelo Projeto. Além disto promove-se o acesso às instalações militares federais, localizadas em Garanhuns, através das BRs, 232 e 424.

Busca-se atenuar a desfavorável configuração geográfica de Pernambuco, que tem apenas uma rodovia nacional longitudinal e uma outra BR margeando o rio São Francisco, e em direção à Alagoas e Bahia.

É indispensável que se faça mais uma ligação transversal, que atenda aos longos espaços vazios resultantes da própria configuração geográfica do Estado e da Região.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — João Cleofas.

N.º 50

2.2.2. — Relação descritiva das Rodovias do S.R.F

Rodovias Diagonais

a) Inclua-se:

BR. 323 — Afrânio (BR. 407) — São João do Piauí (BR. 020) — Canto do Buriti — Bertolínia (BR. 153 e BR. 343) — Uruçuí — Santa Teresa (BR. 230).

b) Onde se lê:

BR. 324 — Remanso — Jacobina — Feira de Santana — Salvador.

Leia-se:

BR. 324 — Balsas (BR. 230) — Ribeiro Gonçalves (BR. 153) — São Raimundo Nonato (BR. 020) — Remanso (BR. 235) — Jacobina — Feira de Santana — Salvador.

Justificação

(a) A primeira rodovia (BR. 323) percorre os Estados de Pernambuco, Piauí e Maranhão, interligando a BR. 407 (que vem de Juazeiro — Bahia) com a Transamazônica (BR. 230).

b) A segunda ligação é um prolongamento da BR. 324, que faz a conexão de Salvador (BA) e do Piauí (São Raimundo Nonato) com o Maranhão, em Balsas.

Ambas mantêm a estrutura da proposição original e são compatíveis com a conceitualização do sistema rodoviário nacional, certo que interligam estradas federais em pontos adequados e visam a estreitar as malhas da rede rodoviária na região sul do Estado do Piauí.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Petrônio Portella** — **Helvídio Nunes**.

N.º 51

Anexe-se à BR-352 a BR-356, suprimindo-a para dar melhor forma ao Plano Rodoviário Nacional, com a seguinte discriminação:

BR-352 — Goiânia — Ipameri — Patos de Minas — Abaeté — Pitingui — Pará de Minas — Belo Horizonte — Huriáé — Campos — São João da Barra — GO — MG — R.J. — 1.163.

Justificação

Visa a emenda aprimorar o Plano Rodoviário Nacional, somando duas BRs que caminham na mesma direção, em uma só.

Uma simples visão do nosso mapa justifica o aceite da nossa iniciativa. Sala das Sessões em 13 de junho de 1973. — **Heitor Dias**.

N.º 52

Dê-se à BR-367, no n.º 2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, o seguinte traçado:

BR-367 — Santa Cruz Cabralia — Coroa Vermelha — Porto Seguro — Araçuaí — Diamantina — Gouveia — Serro — Conceição do Mato Dentro — Lagoa Santa — Belo Horizonte.

Justificação

A BR-367 é de vital significação para a economia nacional. Na direção da Bahia, em demanda do litoral, ela abre importante corredor de escoamento; e, na direção de Minas, ela vem integrar no Estado a área mais marginalizada de todo o seu território. De um e de outro modo, a inclusão da rodovia no Plano é a medida do mais profundo alcance dentre tantas que o Governo propõe e programa hoje para a região.

Verificamos, no entanto, que o seu terminal, em Minas Gerais, teria, sem dúvida, de ser a Capital do Estado. A emenda lhe acrescenta, então, o trecho "Gouveia — Serro — Conceição do Mato Dentro — Lagoa Santa — Belo Horizonte".

Além de as cidades ora relacionadas no traçado se localizarem na diretriz entre os terminais considerados, a inclusão do trecho virá estabelecer o circuito turístico do diamante: de Belo Horizonte à Gruta de Macuiné, em Cordisburgo; e, daí, a Diamantina, a Metrópole do Jequitinhonha, todo o trecho já constante do Plano; de lá, a Serro, um dos mais belos e importantes conjuntos barrocos do Estado; a seguir, a Conceição do Mato Dentro, com seus poços de água quente e a celebração bi-secular do Jubileu do Senhor Bom Jesus do Matosinho; e, passando pela Serra do Cipó, de esplêndida beleza paisagística e com o seu clima europeu, à Gruta da Lavínia, em Lagoa Santa, para, finalmente, alcançar a Capital.

Por outro lado, a rodovia irá, com o prolongamento, penetrar numa região hoje ilhada em termos de transporte. De fato, a região, que tem Conceição do Mato Dentro como pólo de desenvolvimento, não poderia e não poderia, sem que se praticasse um crime cruel contra a sua economia, ser assim isolada, sobretudo quando uma constante dos Governos é hoje a integração nacional. Há, inclusive, de se lembrar aqui que a Amazônia foi descoberta e o Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais, foi acordado dentro dessa filosofia e dentro dessa visão.

E, como se não bastassem esses argumentos; e, como se não viessem em seu socorro as múltiplas atrações turísticas, não se pode esquecer ainda da imensa jazida de mármore da Serra do Cipó a reclamar, sem adiamentos, por vias adequadas ao escoamento de sua produção. Em 1971, deslocou-se, aliás, dessa jazida um enorme bloco com 40 mil toneladas, num total de 15 mil metros cúbicos, que, sozinho, representa toda a produção brasileira de mármore no ano de 1970. Por último, devo acrescentar que esta emenda nos foi sugerida pelo Deputado Jairo Magalhães, representante daquela região na Câmara dos Deputados.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **José Augusto**.

N.º 53**ANEXO**

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Rodovias Diagonais

Inclua-se:

"BR-375 — Guaira (BR-272) — Iguatemi — Amambai — Ponta Porã (BR-463 e EF-270) — Bela Vista (BR-060) — Caracol — Porto Murtinho (BR-267)."

Justificação

A rodovia diagonal proposta liga núcleos urbanos ao longo da fronteira terrestre com o Paraguai. Essas cidades são terminais de rodovias federais (BR-272, BR-463, BR-060 e BR-267) e de ferrovia (Ponta Porã — EF-270), que permitem conexões de caráter internacional. Os pontos terminais dessa diagonal foram, também, incluídos na relação de portos (Guaira, no Rio Paraná e Porto Murtinho, no Rio Paraguai). Além disso, Guaira, Amambai, Ponta Porã, Bela Vista e Porto Murtinho constam de relação de aeródromos do Plano Nacional de Viação.

Trata-se, por conseguinte, de complementação de sistema de transporte naquela região e está plenamente justificada sua inclusão no Plano Nacional de Viação, conforme estabelece o item 2.1.2 de seu Anexo (Conceitualização de Rodovia Nacional).

Não obstante os aspectos acima descritos, a estrada proposta visa a fazer as conexões rodoviárias (BR-277) e ferroviárias (EF-277) dessa região do Sudoeste do Estado de Mato Grosso com os portos de Paranaguá, Santos e Porto Alegre, incluídos no programa "Corredores de Transporte" do Plano Nacional de Desenvolvimento 72/74 (Lei n.º 5.727, de 1971).

Vale ainda ressaltar que a estrada fará a ligação entre os rios Paraná e Paraguai, além de permitir a todas as cidades por ela servidas a utilização do corredor de exportação do Porto de Paranaguá.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Saldanha Derzi**.

N.º 54

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

Rodovias Diagonais

Inclua-se:

BR-378 — Relógio — Guaira — Iguatemi — Amambai — Ponta Porã — Bela Vista do Mato Grosso.

Justificação

Extraordinário interesse nacional há em servir a incomparável Região dos Vales do Piquiri, do Paraná na região do Guaira, do Iguatemi e de todo o extremo Sul do Mato Grosso. Este fato geográfico-econômico-político, estratégico e social já foi antevisto, com a tamanha importância que o mesmo encerra ao ser suscitado no segundo reinado pelo eminente Engenheiro Militar Dr. Francisco Monteiro Tourinho, que por isso foi incumbido do exame de diretriz conveniente, sendo pelo mesmo proposta a diretriz pelo Vale do Piquiri, que buscou seguir-lo das nascentes até a foz nos Saltos das Sete Quedas, onde transpõe o Rio Paraná, segue após o Iguatemi pela zona da encosta do Sul do Mato Gros-

so, transpõe o Rio Paraguai, busca o alto do Pilcomaio, a seguir dirige-se a Santo Inácio dos Camulcos e pelo Cachimaio atinge Chiquisaca a 3.700 metros sobre o nível do mar (na época era a capital da Bolívia). daí, procurando o Vale do Desaguadouro, penetra em La Paz e procura descer a Cordilheira Ocidental dos Andes, chegando ao Departamento Peruano de Arequipa, atingindo Tacna, onde já há uma estrada até o Porto de Arica.

O grande geógrafo e sertanista Carlos Alberto Coelho Júnior, que procedeu ao levantamento geodésico no Paraná, inclusive do Rio Piquiri, expõe: — "As terras mais férteis do Paraná encontram-se nas vertentes do Piquiri, especialmente na margem esquerda de todo o curso do referido Rio." É uma vasta região de continua homogeneidade e prossegue o geógrafo Coelho Júnior, "toda ela de "terras roxas", provenientes de decomposição do diabásio, na maioria com ausência de areia e por isso resistente à erosão e de estupenda ubertossidade.

Quer dizer que não é só no Norte do Paraná onde se situam as melhores terras, pois também no Oeste do citado Estado há superiores águas, mas isso não quer significar, é claro, sejam inférteis as terras do Norte Paranaense, conforme o testemunho da maior produção cafeeira do mundo, contudo pode-se comprovar que as do Oeste (onde se referiu ao Vale do Piquiri) são superiores. A produção agrícola encontra as melhores condições ecológicas nesta incomparável região, por efeito do clima e da altitude, denotadas pelos espécimes de flora subtropical nos vales com madeira de lei de primeira ordem e nos divisores de águas estende-se os maiores pinheiros, com imbuías, cedros e outras madeiras de clima temperado.

O privilégio que caracteriza o Paraná e a zona do extremo sul matogrossense como a terra da promessa, para os lavradores de toda a parte. Essa circunstância dos atributos de tais glebas pelas características do solo e mesológicas, como da sua procura levará a dar a devida ênfase a essa região, constituindo-se em contingência imperativa da decisão de dotá-la de infraestrutura e de justiça social para que venha a ser o celeiro de Brasil.

O conjunto das contingências apontadas, o de tratar-se de uma região nova e de imensa fecundidade, de ótima geografia humana, representada por milhões de lavradores já fixados e aferrados à gleba e outros tantos porvir, estão já originando no Paraná e marchando em direção do Sul-matogrossense a implantação de

centros urbanos, assim dá imediata expansão industrial, pelo fato de haver abundância de energia e de matéria-prima.

O aproveitamento do incomparável potencial hidráulico das "Sete Quedas", no famoso Guaíra onde o caudal do Paraná é uma turbina viva no turbilhão de águas do "canion", com considerável extensão e que se constituiu numa das maiores aspirações do País, sendo, também, o Projeto Nacional da Usina de Itaipu o de maior vulto e cuja realização importará em passo decisivo para o desenvolvimento do Brasil.

Depreende-se do exposto que a diretriz de Irati — Guaíra — Mambay — Ponta Porã — Bela Vista constitui-se num imperativo pelos seus objetivos:

— de escoamento da produção do Sul do Mato Grosso e da fabulosa região do Piquiri — atualmente das mais promissoras do Brasil.

A diretriz em apreço servirá a núcleos populacionais como os dos municípios de Bela Vista do Mato Grosso, Ponta Porã, Amambay, Iguatemi, Guaíra, Terra Roxa do Oeste, Palotina, Assis Chateaubriand Formosa do Oeste Campina da Lagoa, Cantu e Palmital, que deverão apresentar o mesmo "rush" de incremento demográfico já verificado no Norte do Paraná.

Evidentemente, a diretriz em apreço possibilitará o desenvolvimento dessa excepcional região com a atração e radicação do elemento humano que se dirige para a sua zona de influência em intensas proporções, pois já se enuncia a penetração de valores corrente populacional oriunda do Oeste do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, que no Rio Piquiri agora começa a encontrar-se com a que é proveniente de São Paulo e Minas Gerais espalhando-se pelo Oeste e já tende a entrar no Sul do Mato Grosso.

Promover a mais fácil ligação de Paranaguá — Curitiba — Irati — Guarapuava a região da fronteira do País, nas cercanias do Sul de Mato Grosso, é de interesse estratégico.

Incrementar o turismo dos grupos que afluem por Curitiba ao grande centro turístico que é o maior potencial hidroelétrico de Sete Quedas, em Guaíra.

Constituir-se num entrosamento do sistema rodoviário já com objetivo de interesse nacional, nas articulações do Sul do País, com o Brasil Central e futuramente conectando-se ao sistema Pan-Americano de Estradas de Rodagem, já estabelecendo o liame com os demais sistemas viatórios.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Ney Braga — Accioly Filho.

N.º 55

Inclua-se, na Relação das Rodovias Diagonais:

BR — São Jerônimo — Venâncio Aires — Barros Cassal — Jacaré — Cruz Alta.

Brasília, em 13 de maio de 1973.

Daniel Krieger — Guido Mondin — Tarso Dutra.

N.º 56

Projeto de Lei da Câmara n.º 26, de 1973.

Plano Nacional de Viação

2.2.2 — Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal. Onde se lê:

"BR.408 — Campina Grande — Recife"

Leia-se:

"BR.408 — Campina Grande — Umbuzeiro — Limoeiro — Recife".

Justificação

Trata-se de inclusão de pontos de passagem na diretriz básica, que se justifica porquanto, para ligar Campina Grande a Recife, é necessário buscar ponto mais baixo (garganta) do divisor das águas que afluem aos rios Paraíba e Goiana e, após, descer a margem esquerda do Capibaribe. Essa "garganta" fica nas proximidades de Umbuzeiro.

Não obstante esse aspecto técnico, o traçado proposto percorrerá região agrícola em franco desenvolvimento, além de atender ao principal motivo da estrada, qual seja, o de ligar dois pólos industriais complementares e recorrentes.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Milton Cabral.

N.º 57

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações:

a) Onde se lê:

BR-140 — Ribeira do Pombal — Tucano

Leia-se:

BR-410 — Tucanos — Ribeira do Pombal — Poço Verde — Lagarto — Salgado — BR-101.

Justificação

Trata-se de prolongamento na rodovia BR-410, constante do projeto, que visa à estreitar a malha da rede rodoviária na região nordestina.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Lourival Baptista.

ANEXO N.º 58

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações

Onde se lê:

"BR. 419 — Rio Verde de Mato Grosso — Aquidauana — Jardim".

Leia-se:

"BR. 419 — Rio Verde de Mato Grosso — Aquidauana — Jardim — Bela Vista".

Justificação

Estendendo-se a BR. 419 até Bela Vista, atingiremos a fronteira do Paragual, possibilitando maior intercâmbio com o país irmão.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Saldanha Derzi.

N.º 59

Ligações

BR 455

BR 381 — Ipatinga — Acesita — Limoeiro — Revez do Belém — Vargem Alegre — Entre Folhas — BR 116.

Justificação

A ligação é uma reinclusão no projeto da rodovia BR 455, na extensão de 60 quilômetros, com o seu percurso certo, constante da relação descritiva anexa à Lei n.º 5.356, de 1967.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — José Augusto.

N.º 60

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações

Onde se lê:

BR. 459 — Poços de Caldas — Lorena (BR. 116)

Leia-se:

BR. 459 — Poços de Caldas — Lorena (BR. 116) — Mambucaba (BR. 101).

Justificação

Trata-se de prolongamento com o fim de restabelecer trecho da BR. 459, constante do atual Plano.

Em anexo encontra-se um estudo pormenorizado sobre a matéria.

Sala das Comissões, 13 de junho de 1973. — Nelson Carneiro — Amaral Peixoto.

ANEXO A EMENDA (PNV) SOBRE A BR-459 — DO SENADOR NELSON CARNEIRO.

LORENA — MAMBUCABA

Diretriz — Geral

Memória descritiva e justificativa
A ligação Lorena—Mambucaba será

o prolongamento da Rodovia BR-76, permitindo o acesso da região sul de Minas ao Mar.

O traçado desta diretriz geral foi estudado sobre uma restituição aerofotogramétrica, feita por uma turma de engenheiros em geodésia, do Instituto Militar de Engenharia, na escala de 1:15.000, restituição essa, feita especialmente para esse fim.

A diretriz se desenvolve em região montanhosa atravessando a serra do Quebra-Cangalha, o Vale do rio Paraitinga e a serra do Mar, sendo que todos esses acidentes tem direção geral praticamente normal à diretriz.

Partindo do cruzamento das rodovias Presidente Dutra e Lorena—Itajubá, numa cota aproximada de 560 m a diretriz, depois de vencer o Vale do Paraíba, numa distância de cerca de 10 km, alcança a serra do Quebra-Galho, onde atinge uma garganta na cota de 1.060 m; daí se desenvolve num planalto de cota média de 1.000 m, até atravessar o rio Paraitinga na cota de 920 m. Continuando no planalto e passando próximo à sede do distrito de Campos Novos de Cunha, a diretriz procura galgar a serra do Mar numa garganta de cota 1.220 m, a mais baixa em toda aquela região. Logo após a garganta, atravessa as cabeceiras do rio Guaripú, divisa dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, seguindo ao longo desse rio e depois ainda sobe até a cota de 1.280 m para então começar a descer a serra do Mar. Esta subida depois de atravessar a garganta, foi feita para evitar um alongamento do traçado que haveria se continuasse a acompanhar o rio Guaripú. Após atravessar as nascentes do ribeirão Grota Grande, há um desenvolvimento necessário para perda de altura até o rio Funil que é atravessado na cota de 650 m. A diretriz segue paralelamente a esse rio, sempre perdendo altura, num traçado relativamente sinuoso, atravessa o rio Camburi na cota de 400 m, segue pelo vale desse rio cerca de 4 km e depois inflete para a direita até encontrar o futuro traçado da BR-6 próximo à foz do rio Mambucaba, cerca de 2 km ao sul da Vila do mesmo nome.

Esse traçado escolhido para diretriz geral tem um desenvolvimento de cerca de 90 km desde o cruzamento na Rodovia Presidente Dutra até o cruzamento com a futura BR-6, praticamente na praia da Baía da Ilha Grande.

Verificou-se pela planta anexa, que a diretriz geral acompanha muito de perto e cruza algumas vezes a diretriz ideal. É muito provável que na locação do projeto definitivo ainda se possa melhorar mais o traçado.

Depois da serra do Quebra-Galho, o traçado se desenvolve numa região muito fértil, com clima favorável a plantação de frutas estrangeiras. Ali se encontram muitos pinheiros nativos e grandes extensões de mata virgem principalmente no Estado do Rio de Janeiro. Consta que a região possui jazida de manganês, aflorações carboníferas e águas minerais com propriedades curativas. Os rios funil e Mambucaba principalmente, dispõe de quedas aproveitáveis que, por unidade de catançaço se avaliam desde 100 até 100.000 HP. Além disso a região deve possuir outros minerais muito importantes, tendo em vista que há cerca de 10 anos a Comissão Nacional de Energia Nuclear efetuou um levantamento aerofotogramétrico da bacia do Mambucaba na escala de 1:10.000, por onde se pôde constatar que a diretriz galgou a serra do Mar, pela garganta de menor cota.

É de se notar que apesar de todas as grandes possibilidades econômicas que a região oferece, principalmente no potencial hidroelétrico, ela ainda está completamente abandonada, não possuindo atualmente estradas de acesso, a não ser caminhos carroçáveis na parte pertencente ao Estado de São Paulo.

Essa ligação além de desenvolvimento inevitável que trará para aquela região, permitirá um escoamento mais rápido pelo mar, de toda a produção do sul de Minas, além de duplicar por intermédio da BR-6, o acesso aos postos do Rio de Janeiro e Santos. Facilitará também o escoamento da produção das fábricas do Exército existentes em Piquete e Itajubá.

Há que considerar também a circunstância de que a Marinha de Guerra já cogitou a construção de um porto militar em Mambucaba, cuja baía apresenta local amplo e profundo, permitindo inclusive a construção de grandes estaleiros navais.

Na construção dessa estrada, deverá ser atacado inicialmente o trecho Lorena—Campos Novos de Cunha, tendo em vista que mesmo antes de sua conclusão já estará prestando relevante serviço no escoamento da produção agrícola daquela zona. Posteriormente será executado o trecho da descida da Serra do Mar, até o litoral, devendo antes haver um entendimento com o DNER de forma a que seja feita a mesma descida para o trecho Itatisisi—Mambucaba.

Lorena, Estado de São Paulo, dezembro de 1963. — Jurandir Osório, Major Eng.º-Chefe do E.T.

Visto — Alfredo de Faria, Ten.-Cel.

Obs.: Foi acrescentado no estudo original a variante indicada pelo N.E.R. por ocasião da apreciação do

projeto pela Seccção de Estudos e Traçados, do D.N.E.R. em 1963. (Fls. 16).

A extensão total por essa variante é de aproximadamente 82 km (55 + 27) — Lorena BR-101.

Lorena, SP, 20 de outubro de 1960.

— Flávio Pereira Brunner, Major

Eng.º-Chefe do ET.

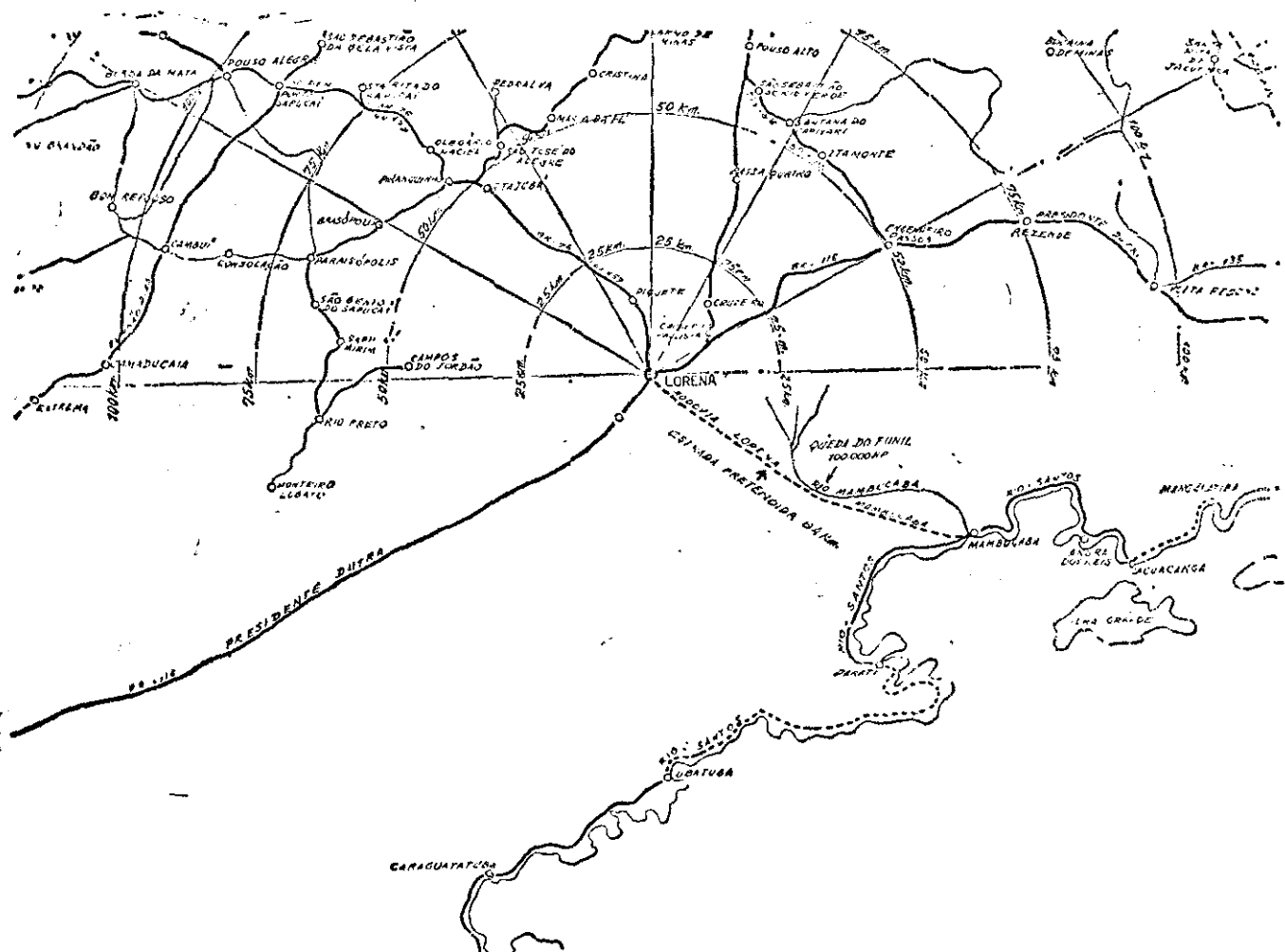
Processo n.º 2.194/64

Extensão — 90 km

Extensão novo traçado CEO/5 — 82 km

Incluído no Plano Nacional de Viação Lei n.º 4.906 — de 17/dez/65

Diário Oficial, de 2/mai/66.



N.º 61

2.2.2 — Relação Descrita das Rodovias S.R.F.

Ligações

Inclua-se

A) — "BR-461 — Abre Campo—Carangola—Porciúncula Itaperuna".

B) — "Muriaé (BR-116) — Eugênio—Antônio Prado—Porciúncula (BR-461)".

Justificação

A primeira ligação (a) é uma reinclusão, no Projeto, da rodovia BR-461, constante da relação descritiva anexa à Lei n.º 5.356, de 1967.

A segunda (b) rodovia visa a conectar Itaperuna, ponto de passagem da BR-461, a Muriaé, isto é, entreligar centros produtores de laticínios, antes servidos por ramal ferroviário erradicado da E. F. Leopoldina.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Amaral Peixoto.

N.º 62

ANEXO

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações

Onde se lê:

"BR-463 — Dourados—Ponta Porã"

Leia-se:

"BR-463 — Dourados—Ponta Porã—Bela Vista"

Justificação

Trata-se de prolongamento de rodovia constante de projeto original até a BR-060, interligando pontos de fronteira terrestre (Ver Anexo, item 2.1.2, alínea "b").

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Saldanha Derzi.

N.º 63

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações

Inclua-se.

"BR-468 — Santa Cecília (BR-116)
— Lebon Regis — Fraiburgo —
Videira — Treze Tílias — Catan-
duva — (BR-282)"

Justificação

Seria a estrada transcatarinense, ligando a atual BR-116 à 282, próximo ao entroncamento desta com a BR-153. A região destaca-se pela produção de alimentos, madeira e frutas. É a região dos frigoríficos e área do Projeto de Fruticultura do Clima Temperado.

Grande densidade de tráfego e especialmente de carga sua economicidade é evidência incontestável.

Terreno favorável, seu traçado pode inclusive aproveitar estrada estadual de 1.ª categoria em construção entre Santa Cecília e Videira.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Celso Ramos.

N.º 64

Dê-se a seguinte redação as rubricas "Pontos de Passagem" e "Extensão", constantes do quadro 2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal — Ligações.

BR	Pontos de Passagem	Unidade da Federação	Extensão
470	Penha — Navegantes — Itajaí — Luiz Alves — Blumenau — Curitiba — Campos Novos — Lagoa Vermelha — Nova Prata — Monte-negro	BR-386	SC RS 457

Justificação

A presente emenda visa completar trabalho de aperfeiçoamento e racionalização do traçado da BR-470, iniciado na Câmara dos Deputados, através de Emenda de autoria do nobre Deputado Abel Avila dos Santos.

De fato, quando da tramitação do projeto na outra Casa do Congresso o ponto inicial do traçado da BR-470 — rodovia de mais alta importância para a economia catarinense — foi, acertadamente fixado na cidade de Navegantes, onde se situa o Aeroporto que atende à toda a região do Vale do Itajaí.

Vale recordar que a iniciativa encontra precedente significativo nos Anais do Congresso Nacional, pois que, já em 1962, através de proposição de nossa autoria, o traçado da então BR-50 — hoje BR-470 — teve, pela Lei n.º 4.1655, de 4-12-52, o seu traçado prolongado de Curitiba, onde terminava, até Blumenau.

Agora, quando a BR-470, face à ação extraordinária do Governo do Presidente Emílio Garrastazu Médici — através da ação do Ministro Mário Andreazza — está completando a pavimentação da BR-470 — atual traçado — em território catarinense, urge que se lhe fixe, em definitivo, o traçado que melhor atende às necessidades da região a que serve.

Dai a presente iniciativa.

O que se pretende com esta emenda é, sem quebra da diretriz básica

da rodovia em questão, fazê-la atender, como pontos de passagem, dois municípios catarinense que, racionalmente lhe são dependentes Penha e Luiz Alves.

Assim, o traçado proposto determina que a estrada BR-470 parta da cidade de Penha — grande centro pesqueiro do Estado — e em seu trajeto até Navegantes, num percurso de 18 Kms atenda à região turística de grande futuro.

Ademais se propõe que o traçado da BR-470, no trecho Itajaí — Blumenau, ao invés de se confundir com a SC 23 — recentemente restaurada pelo Governo do Estado — prossiga pela margem esquerda do rio Itajaí, servindo assim o município de Luiz Alves — centro agrícola que abastece, em parte, as cidades da região e que, para o seu desenvolvimento precisa, basicamente, dessa ligação. Essa alteração, aumenta a extensão da BR-470 em apenas 50 Kms e vai servir, ainda, o município de Gaspar.

Ante o exposto, encarecemos a aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, 13 de junho de 1973. — Antônio Carlos Konder Reis.

N.º 65**Ligações:**

BR-474

Caratinga — Ipanema — Aimorés.

Justificação

A ligação é uma reinclusão no projeto da rodovia BR-474, constante da

relação descritiva anexa à Lei n.º 5.356, de 1967.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — José Augusto.

N.º 66

2.2.2. — Relação descritiva das Rodovias do Plano Nacional de Viação

Ligações:

Onde se lê:

BR 477 — Canoinhas — Blumenau

Leia-se:

BR 477 — Ponta Grossa — São Mateus do Sul — Canoinhas — Papanduva — Blumenau.

Justificação

É de todo desejável o prolongamento desta diretriz para São Mateus do Sul e Ponta Grossa.

A serventia desta conexão visa o duplo aspecto do transporte do combustível e de outros produtos da Usina do Xisto Betuminoso de São Mateus do Sul, como de opção para a BR-116, já que esta rodovia longitudinal tem por ponto de passagem Papanduva, e com a extensão, de relativamente curta distância, de Canoinhas (S. C.) — São Mateus a Ponta Grossa, possibilitará novo trajeto alternativo para o percurso de Lages a São Paulo, e vice-versa, aproveitando-se as vias do sistema rodoviário existente de Ponta Grossa a São Paulo.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Accioly Filho — Ney Braga.

N.º 67

2.2.2. — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional.

Ligações:

Onde se lê:

BR-480 — Pato Branco — Entroncamento c/ BR-280 — São Lourenço do Oeste — Xanxerê — Chapecó — Erechim

Leia-se:

BR-480 — Pato Branco — Vitorino — Entroncamento c/ BR-280 — São Lourenço do Oeste — Xanxerê — Chapecó — Erechim.

Justificação

Já dispõe a região Sudoeste do Paraná das rodovias: de Marmeleiro — Vitorino — Pato Branco, implantada, e da BR-158 — Pato Branco — Cel. Vivida — Rio Chopim, pavimentada e, da BR-373 Rio Chopim — Três Pinheiros, pavimentada, que se conecta com a BR-277, também pavimentada. É mister apenas conjugar o sistema viário de Santa Catarina com o do Paraná, pelo prolongamento da BR-

480, desde o entroncamento com a BR-280 até Pato Branco.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Accioly Filho — Ney Braga.

N.º 68

ANEXO

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do SRF

Ligações

Onde se lê:

“BR-483 — Itumbiara — Paranaíba”;

Leia-se:

“BR-483 — Itumbiara — Paranai-
ba — Campo Grande”.

Justificação

Com o prolongamento até Campo Grande, a BR-483 atravessará vasta região desprotegida, atualmente, de meios de comunicação.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Saldanha Derzi.

N.º 69

No quadro 2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal — Parte referente a “Ligações”:

dê-se à rubrica referente a BR-486 a seguinte redação:

“Itajai — Brusque — Vidal Ramos — Bom Retiro — BR-282 — SC — 450 Km.”

Justificação

A presente emenda objetiva uma correção e completar a rubrica em referência.

De fato, o projeto oriundo da Câmara refere, como ponto de passagem da BR-486 — Vital Ramos, quando o nome correto da cidade é Vidal Ramos. Por outro lado, há omissão quanto a extensão da estrada que virá atender à velha aspiração da rica região do vale do Rio Itajai-mirim, ligando-a ao porto de Itajai e a região do Planalto Serrano, e, ainda, fará a interligação com a BR-282. É que o projeto não consigna sua extensão, que será de 450 Km.

O objetivo desta emenda é tão-só aperfeiçoar o projeto.

Sala das Comissões, 13 de junho de 1973. — Antônio Carlos Konder Reis.

N.º 70

Inclua-se no Plano Nacional de Viação a ligação de Vilhena, nas margens da BR-364, a Pimenteiras, nas margens do Rio Guaporé.

Justificação

A BR-172 se definia como rodovia tipicamente amazônica originando em CANUMÁ e indo ter em Vilhena, no território de Rondônia, fazendo ali o

entroncamento com a BR-364. Essa rodovia desapareceu para dar lugar a BR-174, figurante do atual Plano Rodoviário Federal com o seguinte traçado: Cáceres—Mato Grosso—Vilhena—Canumá—M a n a u s—Caracará—Boa Vista—Fronteira com a Venezuela. O importante desta rodovia, e aí está o seu maior papel para o Território de Rondônia, seria ligar Vilhena ou a BR-364 ao Rio Guaporé. A importante artéria fluvial, que é o rio Guaporé, ainda permanece desintegrada do sistema rodoviário nacional. A BR-364, ou rodovia Cuiabá—Porto Velho, como é vulgarmente conhecida, representa naquela região o PNV, sem entretanto fazer a ligação com o Vale do Guaporé. A ligação de Vilhena até as margens do Rio Guaporé, como objetiva a presente emenda, propiciará a integração dos transportes rodoviário e fluvial numa região totalmente carente de estradas que é o Vale do Guaporé. Em razão disso permanece ele despovoado e virgem, apesar das colossais riquezas que contém aquele imenso vale, propício para a lavoura, pecuária, pesca, mineração e comércio com a Bolívia. Está provado que a abertura e integração da Amazônia só se fará com desenvolvimento de todos os meios de transporte. As ligações estradas-rios-estradas são os meios de dinamizar e valorizar a navegação fluvial que se fará nos trechos intermedieiros nos quais os produtores trarão seus produtos pelos rios dos interiores das matas para colocá-los nos pontos que consistirão os entroncamentos das estradas com os rios ou seus cruzamentos. No caso da presente emenda objetiva-se a ligação proposta que desempenhará mais o papel de conduzir o colonizador para a região. Hoje existem milhares de colonos em Rondônia, vindos do Sul que estão penetrando pela BR-364, porém sem condições de acesso ao Vale do Guaporé. Essa ligação se efetivando (BR-364 com o Rio Guaporé) apressará a colonização e abertura daquele Vale até hoje isolado, devido a sua grande extensão e por ser servido por uma navegação fluvial precaríssima. Para o povoamento da fronteira Oeste, a ligação ora proposta, aproximando Vilhena do Guaporé é mais importante na atualidade do que a construção do trecho Vilhena—Canumá. Isto porque naquela faixa a ser beneficiada com a ligação, com o prosseguimento da BR-172, caso não se tivesse mudado o seu trajeto, isto porque já existe nesta Região pretendentes a ocupar aquelas terras beneficiando-as, só não o fazendo por falta de uma estrada que dê acesso de Vilhena ao Guaporé. O trecho a ser beneficiado pela rodovia que ora se propõe construir terá de imediato intenso tráfego dada a procura despertada pelas terras do Vale do Rio Guaporé, ótimas para a lavoura e a pecuária.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Adalberto Sena.

N.º 71

2.2.2 Relação descritiva das Rodovias Ligações

Inclua-se:

“Piranhas — Paulo Afonso (BR-110 e BR-234)”

Justificação

Em 1965, em consequência da Lei n.º 4.452, de 5-11-64, foram paralizados os trens da Estrada de Ferro Paulo Afonso, que des 1883 corriam de Piranhas (Alagoas) a Jatobá, hoje Petrolândia (Pernambuco), ligando o baixo ao alto São Francisco, seccionados para a navegação pela cachoeira de Paulo Afonso.

O art. 6.º da citada Lei n.º 4.452, diz o seguinte:

“Art. 6.º O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem destinará, obrigatoriamente, da quota do Fundo Rodoviário Nacional — que constitui sua receita:

I — 11% (onze por cento), até o exercício de 1971, ao revestimento primário e à construção de estradas de rodagem, destinadas à substituição de ferrovias ou trechos ferroviários federais, reconhecidamente antieconômicos.

II —

De fato, logo após a paralização dos trens, teve início a construção da rodovia substitutiva da ferrovia, a partir de Delmiro Gouveia na direção de Piranhas (49 km). Mas, ao atingir a cidade intermediária de Olho D'Água do Casado, a construção foi suspensa, por motivo ignorado. Posteriormente foram construídas quase todas as obras de arte, inclusive pontilhões de certo vulto, como se vê nas fotografias anexas. Contudo, a terraplenagem não foi reiniciada.

Em consequência, as cidades de Piranhas e Olho D'Água do Casado ficam totalmente isoladas nas épocas de chuvas abundantes pois os riachos temporários interrompem por dias a circulação de veículos.

Ligadas que sejam essas duas cidades, por rodovia de tráfego permanente, à cidade de Delmiro Gouveia, estarão elas também ligadas à Rede Rodoviária Nacional e particularmente à rede Alagoana, vez que Delmiro Gouveia é ponto de passagem da BR-234, que, para o Norte, se articula com a BR-316, esta a rodovia transversal de Alagoas.

A rodovia Piranhas—Delmiro Gouveia é, ao mesmo tempo, um iterativo legal, a reparação de uma injustiça e uma inadiável necessidade.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Luiz Cavalcante.

N.º 72

Ligação da BR-101, Estância (SE) à cidade do Conde (BA) — (Antiga Nacional da Costa).

Justificação

A estrada Estância (SE) a Conde (BA) teve início, há muito tempo, com verba federal. Os serviços foram suspensos, quando do lado de Sergipe faltavam, apenas, 8 quilômetros para alcançar a fronteira da Bahia. Do lado da Bahia faltavam 30 (trinta) quilômetros. A ponte sobre o Rio Real, divisa da Bahia com Sergipe, chegou a ser construída, ponte de 160 (cento e sessenta) metros de vão em concreto armado. Pelo que se vê falta muito pouco para o término desta estrada de grande significação econômica que poderá, mais tarde, alcançar Salvador. Agora que o Governo está resolvendo os problemas rodoviários reclamados pelo Estado é justo que esse trecho de tão poucos quilômetros seja também atendido.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Leandro Maciel.**

N.º 73

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações:

Inclua-se:

"Paulo Afonso (BR-110) — Canindé do São Francisco—Feira Nova—Cedro do São João (BR-101) — Brejo Grande".

Justificação

Trata-se de rodovia de grande interesse para Sergipe. Além disso, o relevo indica que o custo de implantação da diretriz será baixo. Essa ligação nada mais representa do que a interligação da BR-116 com a BR-101, passando por Paulo Afonso.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Laurival Baptista.**

N.º 74

Ligações:

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Inclua-se:

"Santana do Ipanema (BR 316) — Pão de Açúcar—Carira (BR 235) — Simão Dias—Tobias Barreto (BR 349) — Olindina (BR-110)".

Justificação

Essa é uma rodovia longitudinal, que visa a interligar os Estados de Alagoas, Sergipe e Bahia, passando por Pão de Açúcar, no São Francisco e Tobias Barreto, na BR-349, ou seja, percorrendo o sertão sergipano.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Lourival Baptista.**

N.º 75

Inclua-se o seguinte na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações:

a) Entroncamento BR-259 — Itapina — Itaguaçu — Entroncamento BR-484

b) Entroncamento BR-259 — Colatina — Linhares — Entroncamento BR-101

c) Entroncamento BR-484 — São Domingos — Barra de São Francisco — Ecoporanga — Entroncamento BR-342

d) Entroncamento BR-342 — Ecoporanga — Mucurici — Montanha — Pinheiro — Entroncamento BR-101

e) Entroncamento BR-458 — Conselheiro Pena — Mantenópolis — Barra de São Francisco — Nova Venécia — Entroncamento BR-342

Justificação

Trata-se de ligações rodoviárias que visam a dotar adequada articulação da rede federal e, principalmente, o corredor de exportação de Vitória.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Carlos Lindenberg.**

N.º 76

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações

Inclua-se

"Barra do Pirai (BR. 116) — Conservatório — Santa Isabel — Santa Rita de Jacutinga MG — Bom Jardim de Minas (BR. 267)".

Justificação

Essa ligação pretende atender à demanda de transportes de laticínios procedente do Estado de Minas e que se destina ao Rio e a São Paulo. Sua diretriz é aproximadamente a de um ramal ferroviária erradicado, motivo por que o custo de sua implantação será baixo.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Amaral Peixoto.**

N.º 77

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações

Inclua-se o seguinte

A) "Macaé — Entroncamento com BR. 101 — Conceição do Macabu — Santa Maria Madalena — São Sebastião do Alto — São Sebastião da Paraiba — Leopoldina (BR. 116 e BR. 120)

B) "Forno (BR. 120) — Casimiro de Abreu (BR. 120) — Nova Friburgo — Sumidouro — Entroncamento com 393 — Sapucaia, (BR 116)."

Justificação

Essas ligações além de percorrer regiões em franco desenvolvimento, atendem também a interesses turísticos consoante o disposto no Anexo, item 2.1.2, alínea "C" no que se refere a "pontos de atrações turísticas notoriamente conhecidos e explorados", Forno ou o que é a mesma coisa, Cabo Frio.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Amaral Peixoto.**

N.º 78

2.2.2 — Relações descritivas das rodovias do S.R.N.

Ligações

Inclua-se:

a) Itaboraí (BR. 101) — Maricá (RJ. 5)

b) Silva Jardim (BR. 101) — Araruama (RJ. 5)

Justificação

Trata-se de rodovias que visam a descongestionar o trânsito que demanda a Guanabara e escoar a produção local de cítricos e sal.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Vasconcelos Torres.**

Justificação

N.º 79

2.2.2. — Relações Descritivas das Rodovias do S.R.N.

Ligações

Inclua-se:

Barra do Pirai (BR. 116) — Santa Isabel — Santa Rita de Jacutinga — BR. 267 — BR. 383 — São João Del Rei (BR. 265).

Justificação

Trata-se de rodovia para permitir uma ligação mais rápida entre o Estado de Minas Gerais e o porto de Angra dos Reis, aproveitando estradas existentes, mas, também, escoar a produção de laticínios que se destina à Guanabara e ao Estado de São Paulo. Essa rodovia já está parcialmente implantada.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Vasconcelos Torres.**

N.º 80

222 Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações

Inclua-se:

"São Felix do Xingu (BR.222 — BR.158) — Gradaus — Araguacema (BR.235)".

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Emival Caiado.**

N.º 81

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal. Ligações

Inclua-se o seguinte:

- a) Araguantins — Tocantinópolis — Entroncamento BR. 153.
- b) Conceição do Araguaia — Couto Magalhães — Entroncamento BR. 153.
- c) Miranorte (BR. 153) — Miracema do Norte — Tocantinópolis — Entroncamento BR. 010.
- d) Santa Terezinha — Pium — Rosalândia (BR. 153) — Porto Nacional — Ponte Alta do Norte (BR. 010).
- e) Dianópolis (BR. 010) — Natividade — Peixe (BR. 242).
- f) Entroncamento BR. 158 — São Miguel do Araguaia — Porangatu (BR. 153) — Santa Tereza — Alto Paraíso (BR. 010) — Posse (BR. 020).
- g) Uruaçu (BR. 080) — Niquelândia — São João da Aliança (BR. 010) — Entroncamento BR. 020.

Justificação

1. Essas rodovias representam interligação de portos, hidrovias e aeródromos com rodovias federais, construídas ou previstas no Plano Nacional de Viação, que percorrem o Norte do Estado de Goiás.

2. Não obstante a observação anterior representar a conceituação de rodovia federal, entendemos, do ponto de vista da política de transportes, deva ser dada prioridade a essas pequenas ligações, que irão proporcionar a melhoria dos índices de utilização de capacidade dos sistemas existentes e que, simultaneamente, põem em valor regiões do território nacional até então isoladas, à semelhança da Transamazônica, da Perimetral Norte e da Cuiabá — Santarém.

3. Entendemos, que a inclusão de uma rodovia no Plano Nacional de Viação não cria a obrigação de sua construção ou de gastos. E isso porquanto, somente na apreciação dos planos preferenciais constantes dos orçamentos plurianuais e anuais é que tais despesas são especificamente autorizadas pelo Congresso Nacional.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Osires Teixeira.

N.º 82

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal. Ligações

"São Luiz do Purunã — Rio dos Papagaios — BR. 376 — Eng.º Bley — Lapa — Rio Negro — Mafra."

Justificação

A ligação por estrada de rodagem de Mafra (S.C.) — Rio Negro, articulação rodoferroviária com São Luiz do Purunã, passando pela Lapa e por Eng.º Bley, é plenamente indicada para entrosar o sistema viário terrestre do Sul do País.

Pelo indiscutível interesse nacional, tanto sob o aspecto econômico, como psico-político-social, inclusive de segurança, indica que seja procedido o liame apontado, porquanto permitirá nova opção, quer para o transporte de combustível, tendo em vista a nova refinaria de Araucária, dos seus produtos que devam seguir para o Norte ou Oeste, aproveitando o Sistema Viário disponível: ferrovias EF-116 a EF-153 e a EF-277 ou suplementarmente a estas, para servir de variante da BR-116 ao Norte de Mafra, aproveitando a BR-277 ou BR-376 e a PR-11 e as rodovias Raposo Tavares e Castelo Branco.

Servirá, ademais, de apoio a EF-116 sobretudo na articulação ferroviária de Eng.º Bley, EF-116 e EF-277, para o Transporte não só da produção paranaense, como da produção dos Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, em demanda dos pólos de comercialização de consumo e de beneficiamento da produção (Ponta Grossa), pelo entrosamento rodoferroviário que se apresenta deveras conveniente.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Accioly Filho — Ney Braga.

N.º 83

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal. Ligações

Inclua-se:

"Ribeirão Preto — Araraquara — Jau — Avaré — Itaberá — Divisa SP/PR — Cêro Azul — Rio Branco do Sul — Curitiba."

Justificação

Há imperativa necessidade de ordem político-social e econômica da conexão rodoviária das três capitais sulinas do País (Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba) com Brasília.

A diretriz que atende a tão magno escopo, é com propriedade preconizada, pois além de encurtar sensivelmente a distância entre as regiões Sudoeste do País ao Brasil Central, implantar-se-á em terreno bem mais favorável.

Assim é que, no Paraná, seguirá por vales, de conformação propícia ao estabelecimento da rodovia, livra-se das superfícies movimentadas da Serra da Bafara, Paranapiacaba e São Domingos nos altos das vertentes formadas pela Depressão do rio Ribeira, com condições que facilitam a cons-

trução estradal no trecho da divisa do Paraná com São Paulo, no Estado bandeirante, para Itaberá e Itai, onde se servirá dos trechos rodoviários já pavimentados, no lineamento direto de Avaré — São Manoel — Jau — Araraquara (sem precisar transpor a Depressão Periférica Paulista), prosseguindo para Ribeirão Preto, ponto em que se entronca na BR-050.

Tanto pelo atendimento regional como para o tráfego de longa distância esta rodovia é do mais elevado interesse nacional, quer pela integração que promove, como pelos benefícios econômicos que da mesma advirão.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973 — Accioly Filho — Ney Braga.

N.º 84

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Plano Nacional de Viação. Ligações:

Inclua-se:

"Londrina — Cambé — Maringá."

Justificação

A indubitável importância do lanche de Maringá—Londrina, como ligação em pontos convenientes das BR-369 e BR-376 está comprovada pelo Plano Diretor do GEIPOT, que a considerou como de imperiosa necessidade.

O problema relacionado com a ligação de São Paulo ao Norte Novo e Noroeste do Paraná pela continuidade da diretriz da BR-369 das proximidades de Londrina, junção com a BR-154, foi objeto de acurada atenção do GEIPOT que recomendou tal conexão (da BR-369 com a junção BR-376/PR-86) a fim de servir como atalho by pas, como solução mais natural, quer quanto ao aumento da capacidade de tráfego, quer pela redução de quarenta por cento da distância pelo trajeto atual Maringá — Jandaia — Apucarana, pela BR-376 e prosseguindo para Londrina pela BR-369. Na realidade, a questão da capacidade de tráfego da rodovia pavimentada constituída pelos trechos referidos da BR-376 e BR-369 entre Maringá e Londrina está a exigir providência imediata.

Nesses trechos registra-se tráfego médio diário de 7.000 a 8.000 veículos. Foi, também, previsto, no estudo em análise que, devido ao reflexo do tráfego gerado pelas muitas rodovias novas já em trânsito ou que estão sendo construídas a Oeste de Maringá os índices de crescimento serão muito grandes.

Do exposto depreende-se a necessidade da ligação direta entre Londrina e Maringá, aliviando o tráfego na atual rodovia, que passa em Apucarana.

Pela intensidade do tráfego foi considerado o requisito de rodovia de ca-

tegoria, com quatro pistas, e mesmo nestas condições o índice de benefício pelo custo no 1.º ano, já se apresentava em 1969, superior a 88%.

Cumpra-se destacar que para Maringá convergem, procedentes do Oeste e do Sudoeste, duas rodovias: a BR-376 e a PR-86, que contribuem com fluxo de tráfego elevado, além daquele que pertence à própria BR-369.

Além do mais os excedentes da produção do Noroeste e do Oeste são polarizados pelos núcleos regionais de

Maringá e Londrina, para serem transportados aos mercados de expressiva procura — os Centros Consumidores de São Paulo e Guanabara, justificando-se deste modo o liame proposto.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Ney Braga — Accioly Filho.**

N.º 85

Inclua-se, no Quadro 2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal — Ligações.

BR	Pontos de Passagem	Unid. Federação	Extensão
BR-286 — Sarandi — Nonoal — Porto Goio — En-Chapeco — BR-282.		(RS—SC)	130 Kms.

Justificação

Trata-se da ligação entre as BRs 386 e 282 para servir uma rica região agrícola e industrial localizada nos Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Esta ligação virá articular o sistema rodoviário federal nos dois estados sulinos.

Sala das Comissões, 13 de junho de 1973. — **Antônio Carlos Konder Reis.**

N.º 86

Inclua-se a Ligação:

Cruz Alta — Arroio do Tigre So-bradinho — Candelária — Santa Cruz do Sul.

Justificação

Será uma rodovia a ligar sistema das B-RR 158, 285 e 377, de um lado, com o das B-RR 153 e 290, de outro. Servirá a uma região agro-pastoril das mais importantes do Rio Grande do Sul, indo encontrar, além disso, o grande complexo hidroelétrico do Estado (Barragem Maia Filho, Passo Real, Itaúba e Dona Francisca).

A mesma ainda ligará a região produtora das Missões com o Município de Santa Cruz do Sul, que dá à União mais renda do que isoladamente, alguns Estados da Federação.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Daniel Krieger — Guido Mondin — Tarso Dutra.**

N.º 87

3.2.2 — Relação Descritiva das Ferrovias do P.N.V.

Onde se lê:

EF. 225 — E. F. Cabedelo — João Pessoa (...) — Teresina — São Luís.

Leia-se:

EF. 225 — E.F. Cabedelo — João Pessoa (1...) — Teresina — Porto de Itaquí

Leia-se:

“EF. 225 — E.F. Cabedelo — João Pessoa — Entron. c/EF. 101 — Souza — Entron. c/EF. 116 — Crateús — Castelo — Altos — Teresina — São Luís”.

Justificação

Trata-se de melhor fixar pontos dessa ferrovia, que se acha em tráfego.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973 — **Petrônio Portella — Helvídio Nunes.**

N.º 89

3.2.2 — Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação Ferrovias Transversais.

Onde se lê:

EF-277 — Paranaguá — Curitiba — Eng.º Bley — Guarapuava — Foz do Iguaçu.

Leia-se:

EF-277 — Paranaguá — Curitiba — Eng.º Bley — Guarapuava — Cascavel — Foz do Iguaçu (Itaipu).

Justificação

A emenda proposta inclui no traçado da ferrovia EF-277 — Paranaguá — Foz do Iguaçu, a cidade de Cascavel, além de atender como via fundamental a área de Itaipu, onde se construirão as obras do maior aproveitamento hidrelétrico até agora cogitado.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Ney Braga — Accioly Filho.**

N.º 90

Ferrovias de Ligações

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão	Superposição EF	KM
EF-418	Ribeirão — Barreiros (Entroncamento EF 101)	PE	56	—	—

Justificação

A emenda em apreço objetiva estabelecer uma ferrovia ligando a zona da mata sul com a EF 101.

Esta ferrovia de ligação é de fundamental importância para a economia nordestina, posto que ensejará melhores condições para o escoamento de um transporte anual de cerca de 110 mil toneladas de açúcar, 50 mil toneladas de melão, sem contar quantidades crescentes de adubo utilizado pelas usinas que se localizam na área a ser beneficiada com a passagem da via férrea.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **João Cleofas.**

N.º 91

3.2.2. — Relação descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação.

Ligações:

Onde se lê

EF-468 — Pres. Prudente — Pres. Epitácio

Leia-se:

EF-468 — Presidente Epitácio — Presidente Prudente — Centenário do Sul — Rolândia.

Justificação

A continuidade da EF-468 visa, sobretudo, possibilitar nova conexão da

melha ferroviária, entre as linhas situadas em São Paulo e no Paraná, nas áreas de Presidente Prudente e Londrina. Efetivamente, só dispõe o setor ferroviário do P.N.V. apenas uma ligação que transpõe o Rio Paranapanema em Ourinhos.

A extensão proposta justifica-se pelas razões de oferecer intercâmbio de transporte ferroviário com o fluxo de escoamento das cargas nos dois sentidos: —

— o do Sul para o Norte, conduzindo os produtos agrícolas, da agro-indústria e outros extravios do Norte do Paraná para São Paulo, na região da Sorocabana;

— o do Norte e Noroeste para o Sul deslocando os produtos pecuarísticos provenientes do Sul do Mato Grosso e do Sudoeste de São Paulo, bem assim os da cana-de-açúcar oriundos daquele Estado e das áreas marginais do trecho proposto.

Pelas intensas trocas que se verificam entre as áreas que se situam de Ourinhos a Presidente Epitácio, e de Marques dos Reis a Paranavaí, e que são em grande parte polarizadas respectivamente por Presidente Prudente e Londrina Apucarana, que na realidade são os baricentros regionais. A facilidade na reunião das cargas e para serem distribuídas está no fato de que, tanto a linha da Sorocabana, como a da 11.ª Divisão da R. F. F. estão situados nos eixos e são paralelos ao Rio Paranapanema.

As excelentes condições topográficas e geológicas do terreno asseguram a implantação do trecho de tal ligação, sem dificuldade técnica de vulto, alguma.

As motivações de ordem tecno-econômica induzem a que seja incluído o *prolongamento* que se pleiteia, e como se demonstra nesta sintética justificativa, são bem procedentes.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Ney Braga — Accioly Filho.**

N.º 92

3.2.2. — Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

Ligações:

Inclua-se:

EF — 483 — Perobal — Alto Piquiri — Assis Chateaubriand — Cascavel

Justificação

A ligação ferroviária em epígrafe recomenda-se tanto para conectar na rede prevista a EF-369 (Diagonal), com a transversal EF-277, como para servir a zona Geo-econômica de vultosa produção agrícola, onde se destaca a soja.

A área de influência local abrangida pelos municípios de Cascavel,

Toledo, Corbélia, Mal. Cândido Rondon Palotina, Iporã, Alto Piquiri, Assis Chateaubriand, Goioerê, Formosa do Oeste, Moreira Sales, Nova Aurora, Ubatã, para estender-se ao extremo Oeste do Paraná e ao Sudeste do Oais, para possibilitar o acesso ferroviário de São Paulo ao Norte da República Argentina, e do Leste Paraguai, com a continuidade ferroviária com articulação prevista na Foz do Iguaçu.

O escoamento da copiosa produção não só da região marginal, mas de toda faixa de influência, far-se-á com mais facilidade, em traçado ferroviário vinculado aos trilhos do Tronco EF-369 e EF-277, bem assim da EF-481 que permite conduzir a produção aos grandes centros distribuidores do mercado interno e aos portos litorâneos de exportação.

A ligação proposta permitirá fácil e rápido transporte integrado e servirá a região geo-política cuja produção já considerável, tende pelas condições peculiares que a conformam, a aumentar continuamente.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Ney Braga — Accioly Filho.**

N.º 93

3.2.2. — Relação descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação.

Ligações:

Inclua-se:

EF-484 — Marilândia do Sul — Brazópolis — São João do Ivaí — Campo Mourão.

Justificação

A ligação citada em epígrafe, está fadada a apresentar extraordinárias possibilidades quanto ao seu rendimento, tão logo seja estabelecida.

Efetivamente, a realidade produtora de região polarizada pelo Campo Mourão, diante não só das suas possibilidades mas pelo que já vem produzindo.

Então, não são meras expectativas projetadas, mas a pletera da produção que é polarizada pelo Campo Mourão das vultuosas messes, colhidas no Nordeste e Oeste do Paraná e do Extremo Oeste de Santa Catarina e Noroeste do Rio Grande do Sul, conduzidas pelo trabalho da BR-369 de Cascavel a Campo Mourão.

É apreciável a contribuição dos produtos da agricultura que se verifica nas regiões polarizadas pela faixa de influência da estrada em exame, e que se constituem em mercadorias de grandes volumes ou grandes pesos, tornando vantajosa e aconselhável esta direttriz — planejada para ser incluída no P.N.V.

O traçado preconizado para que a ponta dos trilhos a curto e médio prazo atinja Campo Mourão, para no futuro mais longínquo ser estendido

até Cascavel, para atender a Zonas altamente produtoras, atravessando região igualmente dinâmica.

O escoamento dos fluxos de carga que se servirão da direttriz ora planejada, para os mercados consumidores, dar-se-á pela EF-869, via Apucarana, rumo a São Paulo e pela EF-481, via Ponta Grossa, sem encontrar resistência mecânica supérflua, para chegar com facilidade quer aos pólos consumidores do mercado interno, via EF-116, quer aos portos do Atlântico pela EF-277.

Sala das Comissões, 13 de junho de 1973. — **Ney Braga — Accioly Filho.**

N.º 94

3.2.2. — Relação descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação.

Ligações:

Inclua-se:

EF-486 — Guarapuava — Colônias Entre Rios — Mangueirinha — Pato Branco — Chapecó — Palmeira das Missões — Ijuí.

Justificação

A transcendental importância sócio-econômica das regiões Noroeste do Rio Grande do Sul — Oeste de Santa Catarina e do Sudoeste do Paraná requerem que os transportes dos apreciáveis contingentes de cargas possam dirigir-se das áreas produtoras para os mercados consumidores.

O eixo polarizador da grande produção para cargas de grande massa e que tem destino postos a longa distância dos centros geradores das zonas pré-referidas, que se apresenta conveniente é o da direttriz enfocada, quer pela atração de tais cargas, quer pelas condições topográficas e geológicas do terreno no lineamento preconizado.

Atenderá esta ferrovia, cuja direttriz está se pleiteando a inclusão no Plano Nacional de Viação, a movimentação de cargas que se quantificam em cerca de 1.500.000 toneladas anuais, conforme estudo procedido pela R.F.F.S.A., donde já supera a base mínima de densidade de tráfego, expressa em toneladas-quilômetros úteis para cada quilômetro de linha ano, de cerca de 1.000.000.

Só do Sudoeste do Paraná está previsto, para o caso em pauta, de conformidade com levantamentos econômicos procedidos naquela zona, da produção a ser deslocada pela ferrovia em exame, no sentido da exportação da seguinte ordem:

Cereais	— 1.250.000 t.
Papel, celulose e madeira	— 150.000 t.
Cutros produtos	— 150.000 t.

Cabe mencionar que, também, as referidas regiões (Noroeste do Rio

Grande do Sul, Oeste de Santa Catarina e Sudoeste do Paraná) consomem produtos provenientes de outros centros produtores (sal, combustíveis e bens industrializados), que na ordem de 700.000 t. anuais deverão ser levados àquelas regiões, no sentido da importação.

A densidade de tráfego prevista em t.km/km. ano apresentar-se, pois, superior ao índice considerado satisfatório para ser assegurada a rentabilidade necessária ao correspondente investimento.

A diretriz proposta deverá ser incerta no vale do Rio Jordão até ponto conveniente do Rio Iguaçu que o transpõe e buscará pelos vales de tributários — deste Rio e também do Rio Chopim — atingir Pato Branco e então galgar o divisor Iguaçu-Uruguaí, para descer para o Rio Chapecó, nas proximidades de Abelardo Luz, e daí atingir Xanxerê, Xaxim e Chapecó.

O traçado perlongará região orográfica mediantemente movimentada e as transposições assinaladas são obstáculos naturais e de superação relativamente favorável, permitindo obter traçado de excelentes condições técnicas, requisito indispensável ao funcionamento rentável de tão importante Estrada de Ferro.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Ney Braga — Accioly Filho.**

N.º 95

3.2.2. — Relação descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação.

Inclua-se onde couber:

- a ligação Maringá—Paranavai
- Dourados (MT)

Justificação

Impõe-se como um ramal coletor de toda uma vasta região que abrange o Noroeste paranaense e o Sul de Mato Grosso, hoje já em avançado estágio de desenvolvimento pelo notável rebanho bovino e as culturas de algodão, cereais, amendoim e milho. Essa ligação é um complemento natural das ferrovias EF-369 e EF-481, pois, além de possibilitar o escoamento para Paranaguá e São Paulo de grandes cargas a longa distância, dará à região Sul de Mato Grosso, particularmente Dourados, um caminho direto e o mais curto para a exportação.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Accioly Filho — Ney Braga.**

N.º 96

4.2 — Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do P.N.V.

Inclua-se logo após o de n.º 24 — São Luís—Itaqui o seguinte:

“25 — Terminais “ferry-boat” São Luís — Itaúna — MA — Baía de São Marcos”

Justificação

A semelhança da ponte Rio—Niterói, esses terminais fazem parte da BR. 135, na medida em que liga a Ilha de São Luís ao Continente.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **José Sarney.**

N.º 97

4.2. — Relação descritiva dos Portos.

Inclua-se logo após o de n.º 30 — Alto Parnaíba:

“Santa Filomena — PI — Rio Parnaíba”

Justificação

Santa Filomena consta da relação (5.2.1.) descritiva das Hidrovias do P.N.V. e é ponto de passagem da BR. 235.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Petrônio Portella — Helvidio Nunes.**

N.º 98

Inclua-se no Quadro 4.2. — Relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação — entre os n.ºs 68 (Itajaí) e 69 (Imbituba), Florianópolis.

Justificação

A emenda tem por objetivo corrigir inexplicável omissão. Eis que, não se compreende porque excluir Florianópolis, Capital do Estado, Porto Marítimo, da relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Antônio Carlos Konder Reis.**

N.º 99

Acrescente-se, na relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação:

Porto Franco — MA — RIO TOCANTINS

Justificação

Do Tocantins, consta da relação os portos de Carolina e Imperatriz. A cidade de Porto Franco fica à margem do Tocantins, entre as duas outras.

É ponto inicial da BR 153 e terminal da BR 226 — Deve ter o seu porto, dentro da sistemática de vincular-se à navegação fluvial ao transporte

rodoviário. A emenda se propõe a corrigir o lapso do projeto.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — **Clodomir Milet.**

N.º 100

Acrescente-se ao:

4.2. — Relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

Pedro Afonso no rio Tocantins
Tocantinópolis no rio Tocantins
Itaguatins no rio Tocantins
Aruanã no rio Araguaia
Couto Magalhães no rio Araguaia

Justificação

Trata-se de medidas já iniciadas (os portos), com autorização das autoridades competentes. Miracema do Norte foi autorizada pela Portaria do Diretor do então DNPRC em 8-12-57; Aruanã pela de n.º 478, de 5-10-61, pelo então M.V.O.P.; Tocantinópolis pela Portaria 212 de 22-5-62, também do Ministro da Viação de então Couto Magalhães e Itaguatins, igualmente já tem serviços no local. São Portos importantes que já faziam parte da rede. Não tem sentido sua eliminação agora.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Osires Teixeira.**

N.º 101

A) 5.2.1. — Relação Descritiva das hidrovias do Plano Nacional de Viação

Bacia do São Francisco

Onde se lê:

São Francisco/Foz/Marechal Floriano

Leia-se:

São Francisco/Foz/Piranhas

Justificação

Piranhas é a nova designação de Marechal Floriano (Alagoas).

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — **Luiz Cavalcante.**

n.º 102

Acrescente-se à relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação:

Maranhão — Alcântara, Santa Inês, Pedreiras.

Justificação

Quanto à primeira, basta referir-se a sua situação especial — cidade-mo-numento — para justificar a necessidade de incluí-la entre as que devam ter o seu aeroporto em condições de atender ao turismo em franco desenvolvimento com apoio do governo estadual e do município de São Luís.

Em relação a Santa Inês, imperdoável a omissão. Trata-se de um Muni-

cípio em posição destacada no que respeita ao sistema rodoviário como ponto de entroncamento de várias estradas importantes no rumo do Tocantins e, portanto, da Transamazônica e da Belém-Brasília e na direção do Gurupi e do vizinho Estado do Pará, atravessando a zona do Alto Turi onde a SUDENE está implantando o seu plano de colonização.

Sobre Pedreiras, basta dizer-se que é uma das mais importantes cidades do Mearim, equivalente a Codó, no Vale do Itapecuru, e será injusto não incluí-la na relação dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Clodomir Milet.

n.º 103

6.2 — Relação descritiva dos Aeródromos do PNV.

Piauí

Incluem-se os seguintes:

“Guadalupe
Castelo
Simplicio Mendes
Luzilândia
Oeiras
Amarante
São João do Piauí
Valença do Piauí
Padre Marcos
Jalcós
Curimatá
Cristiano Castro”

Justificação

Aeródromo não é, no entendimento geral, aeroporto organizado; assemelha-se mais a campo de pouso. Os acima relacionados estão em tráfego e, alguns, até com a pista asfaltada, como, por exemplo, o de Guadalupe, junto à barragem de Boa Esperança.

Sala das Sessões, 12 de junho de 1973. — Helvidio Nunes.

n.º 104

6.2 — Relação descritiva dos Aeródromos do PNV

Rio Grande do Norte

Acrescente-se:

“Caicó”.

Sala das Sessões, 12 de junho de 1973. — Dinarte Mariz.

n.º 105

6.2 — Relação descritiva dos Aeródromos do Plano Nacional de Viação.

Bahia

Inclua-se:

“Itabuna”

Justificação

Trata-se de uma reposição pois, o aeródromo em pauta consta, da Lei n.º 4.592, de 1964, que está sendo re-

vogada pelo artigo 22 do presente projeto.

O aeroporto de Itabuna, poderá servir como a hermética técnica de pouso e controle de voo, na turbulenta rota Salvador — Vitória — Rio de Janeiro.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Nelson Carneiro.

n.º 106

Acrescente-se ao:

6.2 — Relação descritiva dos Aeródromos do Plano Nacional de Viação.

Goiás:

Alto Paraíso
Alvorada do Norte
Araguaina
Araguatins
Cachoeira Alta
Catalão
Ceres
Guaíra
Jussara
Pontalina
Posse
Taguatinga
Uruaçu
Xambioá
Goiatuba

Justificação

Trata-se de aeródromos que significam pontos de apoio necessários ao tráfego por avião em Estado de área territorial imensa. Sua aprovação é um aperfeiçoamento da rede existente.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Osires Teixeira.

n.º 107

6.2 — Relação Descritiva dos Aeródromos do Plano Nacional de Viação.

Paraná

Incluem-se:

“Francisco Beltrão
Paranavaí
Santo Antônio da Platina.”

Justificação

a — Francisco Beltrão:

As razões de inclusão no Plano Aeroviário Nacional — PNV, são: — de Apoio e de Integração do País, bem como de desenvolvimento Regional do Sudoeste do Paraná, nos lindes da Pátria e portanto classificado como de Fronteira.

b — Paranavaí:

Os motivos de inclusão no Plano Aeroviário Nacional são: para atender ao desenvolvimento Regional de notável pólo agropecuarístico, e de Apoio à rota Curitiba-Dourados.

c — Santo Antônio da Platina:

A região Nordeste do Paraná, à margem esquerda dos rios Itararé e

Paranapanema, abrange a área do chamado Norte Pioneiro. Por esse lado do território paranaense foi iniciada a cultura do café no Paraná e teve maior significação na vida econômica do Estado. Está, no entanto, desprovida de aeródromo, no qual possa tráfegar linha de navegação aérea comercial. A cidade de Santo Antônio da Platina constitui pólo central dessa região como meio de transporte para os demais Municípios.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Accioly Filho — Ney Braga.

n.º 108

Inclua-se na relação dos aeroportos o de Venâncio Aires, no RS.

Brasília, 13 de junho de 1973. —

Daniel Krieger — Guido Mondin — Tarso Dutra.

n.º 109

Plano Aeroviário Nacional

Bahia

Restabeleça-se — Camamu — Cam-pinho.

Justificação

Este aeroporto consta do Plano Aeroviário atual, e, Campinho existe há 29 anos, cadastrado pelo Ministério da Aeronáutica em 18-8-44, com as seguintes características técnicas:

Latitude 13º 46' 58" — Longitude 39º 2' 52"

Altitude 6 metros

Ventos dominantes SE e NE

Planta DO — 12/334/35 do Departamento de Aeronáutica Civil.

Está funcionando até hoje com pista de 600 metros, devendo ser ampliada, com pouco custo, para um aeroporto de 1.ª classe, tal a natureza do terreno.

Faz parte do Plano Integrado de Campinho:

Porto — Rodovia — Ferrovia — Aeroporto.

O porto está em vias de conclusão, podendo prever-se, de início, uma movimentação de um milhão de toneladas/ano de minério, notadamente manganês e magnesita.

A rodovia, já em parte implantada, está toda ela incluída no PROVALE, prevendo-se a conclusão dentro de um período de 2 anos.

Será uma excelente alternativa para Salvador.

É, pois, correta a sua inclusão no P.N.V.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1973. — Heitor Dias.

N.º 110

Inclua-se no texto da lei, onde couber, o seguinte parágrafo ou artigo:

"O Conselho Nacional de Transportes remeterá ao Senado Federal e à Câmara dos Deputados relatórios anuais pormenorizados sobre a situação dos empreendimentos em realização, bem assim suas repercussões no sistema de Contas Nacionais."

Justificação

O artigo 22 do projeto revoga a Lei n.º 4.540, de 1964. O artigo 7.º deste diploma, como se pode ler na legislação citada, estabelece a obrigatoriedade de remessas trimestrais de relatórios ao Senado Federal (§ 2.º).

Essa emenda justifica-se, ainda, porquanto, no curto período de nossa representação nesta Casa, verificamos a falta de dados oficiais para fundamentar pareceres, projetos e outras proposições.

Trata-se, por conseguinte, de uma adaptação a dispositivo vigente.

Sala das Sessões, em 12 de junho de 1973. — **Milton Cabral.**

N.º 111

Inclua-se onde couber:

"No Setor Rodoviário:

Pavimentação e asfaltamento dos trechos de acesso às localidades de Piabetá, 6.º Distrito de Magé e Parada Angélica, 3.º Distrito de Duque de Caxias, Estado do Rio de Janeiro, partindo da Estrada Rio—Magé."

Justificação

A duplicação da pista da Estrada Rio—Magé até a localidade de Santa Guilhermina, promovida pelo atual Governo, é uma demonstração inezável da importância sócio-econômico dessa rodovia e uma segurança de que a administração pública se tem preocupado com o desenvolvimento daquela importante região fluminense.

Todavia, se por um lado cresceu a possibilidade de utilização da estrada, cresceu, simultaneamente, o tráfego de veículos pesados e o consequente aumento do índice de problemas em sua conservação e manutenção.

É de aduzir mais a relevância da via que serve às localidades cuja população ultrapassa a 100 mil habitantes.

Os aspectos enunciados, somados ao empenho que o Governo Federal vem tendo em aumentar e modernizar o

sistema rodoviário nacional, justificam, a nosso ver, a emenda.

Sala das Comissões, em 13 de junho de 1973. — **Paulo Tôrres.**

Acrescente-se onde couber:

"No Setor Rodoviário:

Pavimentação e asfaltamento da Estrada Automóvel Clube, no trecho de Santa Cruz da Serra, 3.º Distrito de Duque de Caxias, à Vila Inhomirim, 6.º Distrito de Magé, Estado do Rio de Janeiro."

Justificação

Bastaria, a nosso ver, para justificar a presente emenda, o fato de que a Estrada Automóvel Clube — a histórica rodovia utilizada pelo Imperador em suas viagens a Petrópolis — já esteve incluída no Plano Rodoviário Nacional, em 1951, quando à frente do DNER estava o saudoso ex-Deputado Saturnino Braga. Lamentavelmente, segundo consta, os recursos orçamentários consignados para a pavimentação do trecho Santa Cruz da Serra, 3.º Distrito de Duque de Caxias, à Vila Inhomirim, 6.º Distrito de Magé, no Estado do Rio, foram aplicados na Vila Dutra, ficando aquele trecho, em consequência, esquecido dos Poderes Públicos.

O rápido avanço da tecnologia dos transportes, em contraste com a deficiência do leito rodoviário, tem dificultado imensamente o desenvolvimento econômico-social da região.

Não seria demais citar, além do contingente humano que habita a região, a localização às margens daquela rodovia da Fábrica de Pólvora Estrela, do Exército, o Parque e o Museu Duque de Caxias.

Finalmente, a significação relevante para expansão da economia dos municípios servidos pela estrada, refletirá, incontestavelmente, no progresso de cidades fluminenses das mais importantes tais como Duque de Caxias, Magé e Petrópolis.

Assim, entendendo, a emenda é plenamente justificável.

Sala das Comissões, em 13 de junho de 1973. — **Paulo Tôrres.**

N.º 113

Onde couber:

Inclua-se a Estrada de Ferro Madeira — Mamoré no Plano Nacional de Viação, restabelecendo seu tráfego.

Justificação

"A idéia de uma estrada de ferro que vingasse o trecho encachoeirado dos rios Madeira e Mamoré, nasceu da necessidade de encontrar facilidade de transporte para os produtos do Oriente Boliviano, quase exclusivamente borracha, valorizadíssima ao tempo e que

era conduzida pela via fluvial em grandes batelões, que transpunham as cachoeiras de menor perigo e eram arrastados penosamente pelos varadouros abertos para contornar as de maior porte, afrontando as endemias, o elemento incola e os próprios perigos dessa navegação.

Foi Tenreiro Aranha, primeiro presidente da Província do Amazonas que organizando uma expedição chefiada por João Luiz Alves incumbida de estudar, *in loco*, um meio de comunicação entre os rios Madeira e Mamoré, idealizou ligar por terra esses dois rios, evitando os perigos das cachoeiras que isolavam a Bolívia Oriental do Oceano.

Várias foram as tentativas idealizadas para a solução desse grande problema.

Dos tratados e protocolos, porém, que de qualquer forma incidem sobre a existência da Estrada de Ferro Madeira — Mamoré, em suas relações diretas ou indiretas com a fronteira da Bolívia, somente a partir de 17 de novembro de 1903, firmado na cidade de Petrópolis é que bem se definira a exigência de uma ferrovia para salvar as 19 (dezenove) cachoeiras dos citados rios. O Tratado de amizade, limites, navegação, comércio e extradição entre o Brasil e a Bolívia, firmado em La Paz, em 27 de março de 1867, ainda não cogitara daquela exigência." (Tte. Cel. Aluizio Pinheiro Ferreira — in Marliero de Alencar Benedites — "Os Novos Territórios Federais", p. 161.)

Manoel Rodrigues Ferreira em sua obra "Ferrovia do Diabo" — História de uma Ferrovia na Amazônia — aborda o surgimento da idéia de uma ferrovia com os estudos do engenheiro Silva Coutinho que descreve os seguintes termos, p. 75/76:

"Simultaneamente à idéia de Quentim Quevedo, surge a do engenheiro brasileiro João Martins da Silva Coutinho. No mesmo ano de 1861, ambos percorreram o Rio Madeira, e ambos aventuraram a idéia da construção de uma ferrovia. A eles, pois, cabe a prioridade da sugestão de uma ferrovia que substituisse o trecho das cachoeiras do Alto Madeira."

O Engenheiro Silva Coutinho havia sido incumbido pelo presidente da província do Amazonas, em 1861, de fazer um estudo da colonização e navegação do Madeira.

Ele iniciou sua viagem por esse rio, no dia 1.º de julho de 1861, e no dia 3 de outubro do mesmo ano, apresentou relatório dos seus estudos, ao pre-

sidente da província do Amazonas. Nesse trabalho, Silva Coutinho disse:

"O Madeira é o caminho natural da Província de Mato Grosso, e devia ser preferido ao (rio) Paraguai, pela razão altamente política de pertencer-nos exclusivamente. O (rio) Paraguai traz o Brasil em posição falsa, e tem-lhe absorvido grandes somas.

A grande vantagem política deste caminho, liga-se o interesse comercial, o desenvolvimento da indústria e população que é patente. Uma grande região hoje deserta, rica em produtos naturais, seria animada pelos transportes, e daria muita importância ao país.

A Bolívia só pode desenvolver-se com a navegação do Madeira. O Brasil concedendo-lhe este grande favor, em troca de outros, ainda lucrava muito, porque o comércio dessa região vinha a ser nosso."

Ainda nas páginas 78 da obra citada, menciona o autor o título "Brasil e Bolívia resolvem construir a rodovia" e do "Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação", celebrado no dia 27 de março de 1867, cuja cláusula 9.^a reproduzimos:

"O Brasil compromete-se desde já a conceder à Bolívia, nas mesmas condições de polícia e de oitagem, impostos aos nacionais e salvos os direitos do fisco, o uso de qualquer estrada, que venha a abrir, desde a primeira cachoeira, na margem direita do Rio Mamoré, até a de Santo Antonio, no Rio Madeira, a fim de que possam os cidadãos da República aproveitar para o transporte de pessoas e mercadorias, os meios que oferecer a navegação brasileira, abaixo da referida Cachoeira de Santo Antonio."

Essas, pois, as disposições do tratado, no que se referia ao problema das cachoeiras do Alto Madeira. Pelo artigo 9.^o, o Governo brasileiro dava demonstração clara, de pretender construir uma estrada de rodagem ou de ferro ao lado da secção encachoeirada do Madeira.

Aliás, imediatamente o Brasil tomou providência para concretizar essa solução alvitada no tratado.

A Bolívia, por sua vez, tomaria, ao mesmo tempo, as mesmas providências. Vejamos, preliminarmente, as medidas tomadas pelo Brasil. (Ob. cit.: p. 79/80):

"Pela Portaria de 10 de outubro de 1867, o Ministro da Agricultura incumbiu os engenheiros José e Francisco Keller, de estudarem uma estrada de ferro ao lado das cachoeiras do Rio Madeira. Essa

ferrovia ligaria a navegação do Rio Mamoré à do Rio Madeira."

No dia 16 de julho, chegaram a Santo Antonio.

Os irmãos Keller em relatório apresentaram ao Governo brasileiro, as seguintes conclusões: com várias medidas para regularizar a navegação do Rio Madeira no seu trecho encachoeirado e, finalmente, sugeriram a construção de uma estrada de ferro, numa extensão aproximada de 50 léguas.

A propósito disseram:

"Esse traço não seguiria a linha reta entre Santo Antonio e Guajará-Mirim por ser o nivelamento de um traço nesta direção forçosamente muito defeituoso e inteiramente impróprio para uma estrada, por causa das ramificações da Serra Geral, que se estendem até a margem direita do rio, porém, nem assim seria preciso seguir em todos os pontos as curvas do rio, podendo-se atalhar diferentes de entre elas.

Uma outra consideração não menos importante, que veda o traço em linha reta, ainda que tecnicamente falando ele fosse admissível, é que a nova via de comunicação deve ficar na margem do Madeira, defronte da Barra do Beni, sendo os ricos terrenos nas margens deste rio, que um dia darão o contingente para o comércio do Madeira."

E concluíam com um projeto da futura estrada de ferro:

"Acrescentamos que a abertura da picada na extensão total entre Santo Antonio e Guajará, no comprimento de 50 léguas, com levantamento, nivelamento, demarcação do traço definitivo da estrada ou do caminho de ferro, não demandaria menos que dois anos ainda que o pessoal técnico fosse suficientemente numeroso para trabalhar em diferentes secções."

Finalmente, os Keller estimaram o custo da estrada de ferro em 8.500:000\$000.

A partir dos estudos dos irmãos Keller, surge o interesse do Coronel George Earl Church, que, no México tomou conhecimento da idéia dessa ferrovia e se dirigiu para a Bolívia e, nos fins de 1868, de comum acordo com o governo boliviano, fundou o National Bolivian Navigation. No Brasil Church, aproveitando a euforia pela construção da nova ferrovia, veio ao Brasil. Entretanto, essa ferrovia seria construída em território brasileiro, dependendo, pois, do Governo do Brasil, a concessão para a construção.

E o Governo brasileiro, pelo decreto de 20 de abril de 1870, concede a concessão ao coronel Church, pessoalmente, e exige a organização de uma nova companhia, que deveria receber o nome de "Madeira and Mamoré Railway". O direito concedido a Church era pelo tempo de 50 anos, devendo a ferrovia ligar Santo Antonio a Guajará-Mirim. A concessão determinava também que a construção deveria ser iniciada dentro de dois anos e terminada ao fim de sete, podendo ser prorrogada em circunstâncias especiais. O decreto também concedia à companhia vários privilégios, inclusive a concessão ao longo da estrada, de uma área de terras de 1.394 quilômetros quadrados.

No dia 1.^o de março de 1871 foi incorporada a Madeira-Mamoré Railway Co. Ltd, tornando-se o coronel Church seu presidente.

Imediatamente, a companhia comprou ao coronel Church, por 20.000 libras em dinheiro, a concessão que lhe havia sido dada pelo Governo brasileiro, em 1870.

Church empreita a construção da ferrovia à firma inglesa Public Works, que logo ao assinar o contrato, recebeu 50.000 libras esterlinas para iniciar a construção. Sendo que o contrato global era de 600.000 libras esterlinas. Com a falência da Public Works, não fazendo a estrada, o Brasil, então, auxilia Church. É o que diz Manoel Ferreira Rodrigues na página 105, na obra citada:

"O Governo brasileiro, percebendo que a empresa de Church estava periclitando, decidia auxiliá-lo. Auxiliando Church estaria, evidentemente, promovendo a construção da estrada de ferro.

Ora, uma das alegações nos tribunais ingleses, era que o custo da estrada de ferro ultrapassaria de 600.000 libras, talvez chegasse ao dobro dessa quantia.

Resolve, então, D. Pedro II, enviar mensagem ao Senado, propondo uma garantia de juros de 8% ao ano, sobre mais 400.000 libras que fossem aplicadas na construção da estrada, depois de utilizadas as 700.000 do empréstimo boliviano, que se achavam congeladas no Banco da Inglaterra.

Praticamente, o Brasil fazia esta proposta: ser iniciada a construção da estrada, com as 700.000 libras existentes na Inglaterra. Se esse dinheiro não chegasse, o Brasil garantiria os juros de 7% ao ano, e mais um capital suplementar máximo de 400.000 libras que fosse levantado.

Esse projeto do Imperador vai ao Senado e provoca violentos deba-

tes, na Sessão de 27 de agosto de 1874. O Senador Mendes de Almeida combatia essa iniciativa.

O Coronel Church ainda assinou o contrato empreitando a construção desas ferrovias com as firmas Dorsay & Caldwell e Reed Bros & Co. As quais não realizando a obra ainda entraram em litígio contra a Madeira—Mamoré Railway Co. em Londres, exigindo indenização por perdas e danos, no valor de 25.000 libras, que afinal foram pagas.

Em 1877, 25 de outubro, com o fracasso das empreiteiras Public Works, Dorsay & Caldwell e Reed & Co., todas inglesas, o Coronel Church ao se transferir para os Estados Unidos recebeu apoio dos banqueiros McCalmont Co. Estes concordaram em financiar a prazo curto a nova empresa construtora arranjada por Church, a P. & T. Collins. Mas, que exigiram aqueles banqueiros? Que a empresa Collins adquirisse materiais e equipamentos ferroviário da indústria de aço Reading Coal & Iron Co., onde os mesmos banqueiros tinha interesses.

Agora era a ferrovia empreitada pelo preço de 1.200.000 libras esterlinas à P. & T. Collins. Devemos lembrar que em 1872 a public Works assinava contrato com a Church, comprometendo-se a construir a estrada por 1.600.000 libras esterlinas.

Dadas as condições de insalubridade da região, a firma P. & T. Collins faliu sem nem mesmo começar a construção da estrada. Com a falência da P. & T. Collins, Church abandonou os planos da construção da estrada de ferro Madeira—Mamoré e em 10 de setembro de 1881, o Governo brasileiro declarou caduca a concessão outorgada a Church. O Governo brasileiro resolveu construir a Estrada de Ferro Madeira—Mamoré e assim clausulou, conforme o tratado de 15 de maio de 1882 celebrado com a Bolívia. Da execução desse tratado, surgiu a Comissão Morsing, que era liderada pelos Engenheiros Chefes Carlos Alberto Morsing e Julio Pinkas.

Dai surgem os projetos Morsing e Pinkas, dada a divergência e polêmicas entre ambos profissionais. Com essa polêmica entre Pinkas e Morsing, inclusive com a participação da Haag, não se fez a estrada. Ficou apenas em projetos e estudos e, apesar de somas fabulosas gastas pelo Ministério da Agricultura, para custear aquelas comissões de estudos, ao final o Ministério da Viação nem sequer

oficializou os estudos, planos e plantas ou traçado da ferrovia que se pretendia construir.

Com o advento da República, é assinado o Tratado de Petrópolis, em 17 de novembro de 1903 que em sua cláusula 7.ª dispõe:

“Os Estados Unidos do Brasil obrigam-se a construir em território brasileiro, por si ou por empresa particular, uma ferrovia desde o porto de Santo Antonio, no Rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Vila Murtinho ou outro ponto próximo (Estado de Mato Grosso), chegue a Vila Bela (Bolívia), na confluência do Beni e do Mamoré. Dessa ferrovia, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro anos, usarão ambos os países com direito às mesmas franquias e tarifas.”

Em cumprimento aos dispositivos do tratado de Petrópolis, o Ministério da Viação baixa editais de concorrência em 12 de maio de 1905, para construção da ferrovia. Ganhou a Joaquim Catramby, tendo como diretrizes os estudos e projetos do engenheiro Julio Pinkas.

Pelo Decreto n.º 6.103, de 7 de agosto de 1906, o Presidente da República autorizava ao Ministério da Viação assinar o contrato de construção com o Engenheiro Joaquim Catramby, vencedor da concorrência.

Joaquim Catramby subempreitou a construção da ferrovia à firma norte-americana de Nova York, May, Jekyll & Randolph. E quatro meses após, Catramby vende sua concessão à mencionada firma subempreiteira, que logo fundou na cidade de Portland, nos Estados Unidos, a Companhia Madeira — Mamoré Railway, que tinha por finalidade adquirir a concessão outorgada pelo Governo brasileiro a Joaquim Catramby. O capital da Madeira — Mamoré lhe deu onze milhões de dólares, e já inicialmente fazia parte do grande grupo de ferrovias brasileiras sob o nome Brazil Railway Company, um consórcio dirigido pelo homem de negócios norte-americano, Percival Farquhar.

Na verdade, esse grupo tinha por objetivo arrendar essa ferrovia após sua construção. A Madeira — Mamoré Railway, fundada em Portland, foi autorizada a funcionar no Brasil, pelo Decreto n.º 6.755, de 28 de novembro de 1907. Assim, passou a ser a empreiteira da construção da ferrovia, que contratou a firma May, Jekyll & Randolph, que, no fundo, era o mesmo grupo, tanto a construtora como a firma concessionária. Que conseguiram no início de 1909, através do Decreto n.º 7.344 de 25 de fevereiro desse ano, a aprovação das cláusulas do

arrendamento da ferrovia. Vale a pena transcrever as bases desse arrendamento:

“1.º De 1.º de janeiro de 1912 a 31 de dezembro de 1931, o Governo receberia 5% da renda bruta anual.

2.º De 1932 a 1951, receberia 10%.

3.º De 1952 a 1971, receberia 20%.

O Governo poderia fazer a encampação do contrato, depois de 31 de dezembro de 1940, de acordo com uma fórmula matemática.”

Rezava ainda o decreto de arrendamento:

“No caso de interrupção do tráfego excedente de 8 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impor uma multa por dia de interrupção igual à renda líquida do mesmo dia no ano anterior ao da interrupção e restabelecerá o tráfego por conta da companhia.”

Dessa maneira, ficava a companhia concessionária da construção, também com o arrendamento da estrada, por 60 anos, a partir de 1912, ou seja, até 1972.

Empreitada e construída a ferrovia, surgem divergências, quanto ao seu custo de construção. Daí surgiu um grande debate. Qual o custo real? E é Manoel Rodrigues Ferreira quem informa na pág. 311, da sua obra citada:

“O custo da estrada — Finalmente, no fim do ano de 1916, o relatório do Ministério da Viação informava que o Governo havia pago definitivamente à Madeira — Mamoré Railway Company, a seguinte quantia: 62.194.374\$366.

Este foi o custo da estrada para o Governo brasileiro.

Esse total correspondia às seguintes parcelas:

1) 45.162.282\$913 (mil réis papel)

2) £ 1.001.000 -o-o (libra ouro) Convertendo a segunda parcela a mil réis, ao câmbio de 1916, temos:

1) 45.162.282\$913

2) 17.032.091\$453

Total: 62.194.374\$366

Esta quantia foi paga pelo Governo brasileiro à Madeira — Mamoré Railway, pela construção da estrada.

1.º) A primeira parcela refere-se aos serviços constantes do edital de concorrência, tais como exploração do terreno, levantamento

de plantas, organização do projeto, movimento de terras (cortes e aterros), pontes metálicas, trilhos, dormentes, edifícios, telégrafos, locomotivas, vagões etc., como também a algumas obras autorizadas. Todos esses serviços foram pagos pelos preços da concorrência ganha pelo engenheiro Joaquim Catramby. O Governo pagara a construção, aos preços de contrato lavrado em 1906.

A Madeira — Mamoré Railway, entretanto, continuaria sempre a reclamar uma quantia excedente, extracontrato, de cerca de 40.000 contos de réis. Isto é, continuaria a afirmar, sempre que todos aqueles serviços, obras e materiais fi-

xos e rodantes, lhe haviam custado 40.000 contos a mais. Entretanto, não os receberia, nunca.

2.º) A segunda parcela, de 17.000 contos, referia-se única e exclusivamente, ao lastramento, conforme o Decreto n.º 8.347. Quanto a este serviço de empedramento da linha, o Governo brasileiro pagou-o integralmente, de acordo com os pareceres de Rui Barbosa e outros juristas consultados que já vimos. De nada valeram os protestos de parte da opinião pública. O serviço foi considerado absurdamente alto — como na realidade era — mas o Governo viu-se na obrigação de o pagar."

Custo comparado

Estrada

Custo por km

Estrada de Ferro Madeira — Mamoré (quantia paga pelo Governo brasileiro)	170.863\$665
Estrada de Ferro Madeira — Mamoré (quantia reclamada pela Madeira — Mamoré Railway)	280.753\$778
Great Western of Brazil Railway (Pernambuco)	116.120\$320
Estrada de Ferro Santa Catarina	88.426\$780
Estrada de Ferro São Paulo — Rio Grande	79.906\$210
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	44.641\$953
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	43.925\$664
Estrada de Ferro de Goiás	42.099\$460

Por inadimplência da Empresa arrendatária da Estrada de Ferro Madeira — Mamoré, o Governo assume o controle da Ferrovia: Passaram-se os oito dias de suspensão de tráfego, que o contrato estipulava, para que o Governo Federal assumisse o controle da estrada.

E assim aconteceu.

No dia 10 de julho de 1931, o chefe do Governo Provisório fez publicar o Decreto n.º 20.200, mandando restabelecer o tráfego na Estrada de Ferro Madeira — Mamoré.

O referido decreto invocava o contrato assinado entre a Madeira — Mamoré Railway e o Governo Federal, em 1909, e segundo o qual, este restabeleceria o tráfego por conta da companhia arrendatária, com os recursos provenientes da própria receita e se estes não fossem suficientes, por créditos especiais que seriam também computados a débito da empresa."

No dia 6 de julho de 1934, o Governo Federal assinou o Decreto 24.596, pelo qual autorizava o Ministério da Viação a fazer a revisão ou rescisão amigável do contrato de arrendamento celebrado com a Madeira-Mamoré Railway, em 1909."

Pelos termos do referido decreto, a União comprometia-se a pagar à Madeira-Mamoré Railway Company, uma indenização de 17.514.198\$000.

Essa importância deve também ser acrescida ao custo da Ferrovia.

Terminava, assim, em 1937, a longa história da ferrovia, que se havia iniciado em 1867.

Aos custos da Ferrovia somam-se os preços pagos pelas indenizações, além daquelas somas fabulosas gastas com os empreiteiros Public Works, Dorsay Coldewell, Reed Bros e P.T. Collins. Essas as iniciativas da Ferrovia Madeira-Mamoré, na sua primeira fase, até o ano de 1882, inclusive o rumoroso caso do empréstimo de quatrocentas mil libras esterlinas, cuja garantia foi oferecida pelo Governo brasileiro.

Na segunda fase, que vai do tratado Brasil-Bolívia, subscrito em 1882, onde também se gastou somas fabulosas com as comissões de estudos, denominadas Morsing e Pinkas, e custeados esses estudos pelo Ministério da Viação. Não se dispõe de dados demonstrando o valor desses gastos. Nesse período não se empreitou mais a construção da Ferrovia; houve apenas estudos da Região, objetivando o levantamento de plantas e a confecção de planos, obedecidos os quais se poderia construir a Ferrovia. Esses estudos deram margem a polêmi-

cas sobre a viabilidade desse ou daquele plano. Essa fase encerra com o advento do Tratado de Petrópolis, celebrado com a Bolívia, em 1903.

Com o Tratado de Petrópolis, surge a terceira fase, e definitiva, para a construção da Madeira-Mamoré, que culminou com a concessão da construção a Joaquim Catramby e esse a vendeu à Madeira-Mamoré Railway Company, firma norte-americana, que foi realmente sua empreiteira, através de May, Jekyll Randolph e arrendatária até 1931.

Constata-se, em relação à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, a verdadeira história de como age o capital estrangeiro no País.

Com grande sacrifício e elevado custo, construiu-se uma Ferrovia e o Governo brasileiro pagou tudo. A empreitada é feita para grupo estrangeiro que, após construí-la e ganhar bom dinheiro nessa empreitada, ainda consegue arrendar e explorar a Ferrovia, obtendo uma concessão pelo prazo de 60 anos, cujas rendas a serem pagas ao governo federal eram um verdadeiro escândalo. É só ver o contrato feito pelo Governo brasileiro com a Madeira-Mamoré Railway Company, que explorou a Ferrovia na sua melhor fase de lucro. O governo fez tudo e entregou na bandeja para os americanos explorarem quanto quisessem. Daí o escândalo da indenização que se pagou àquele grupo, quando da rescisão do contrato de arrendamento, objeto do Decreto n.º 24.596, de 24-7-34. Mais uma parcela que se acresceu ao custo da Ferrovia.

A administração da Ferrovia, após sua encampação, com excessão, pois, de quando a geriu o Sr. Aluizio Ferreira, deu lucro. Isso prova que a situação de deficit era pela má administração da estrada. Gerou-se o ciclo vicioso. O desaparelhamento gerando deficit. E a administração surda aos reclamos de um reaparelhamento da Ferrovia deixando margem aos seus inimigos, para que, com fortes argumentos, pretendesse fechá-la e levaram essa situação aos extremos — descalabro administrativo — e o desaparelhamento gerando deficit. Com a existência do deficit, os inimigos daquela Ferrovia não viam outro remédio senão fechá-la. Nunca se perqueriu a origem dos deficits. Se houvesse um exame, a conclusão jamais seria fechar a Ferrovia, que custou tão caro e exerce um papel econômico e social para toda uma região. E em torno da qual surgiu Porto Velho e o próprio Território de Rondônia. Sobre a situação dos deficits ninguém melhor do que Aluizio Ferreira para refutar a tese negatista do Fechamento da Ferrovia. Se-

não vejamos o seu trabalho já mencionado. Verbis:

"Pelo que acabo de ler, fácil será aquilatar a delicadeza de minhas funções. Alegava a Empresa uma existência deficitária. Era a palavra dos técnicos. O que seria lícito antepor a afirmativa tão categórica?"

Ação. Energia. Trabalho. Método. Economia. E — acima de tudo — nacionalização dos serviços a cargo da Empresa. Foi o que fiz, desde o início. E, ao final do período administrativo de julho de 1931 a dezembro de 1935, pude demonstrar, com a argumentação incontestável das cifras que a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré é perfeitamente administrável e, a despeito do decréscimo da produção da borracha — principal produto transportado pelos trens da Ferrovia — o regime do deficit desapareceu. A estrada arrecadou, nesse período, 6.841.272\$270; gastou 6.480.286\$690; tinha em cofre, para janeiro do corrente ano, o saldo de 360.985\$580. Releva notar que aproximadamente a metade das despesas foram empregadas no custeio de obras novas e trabalhos de conservação da via permanente, edifícios, material fixo e rodante.

Não reduzi o tráfego, não mutilei os serviços, não dispensei senão os altos funcionários estrangeiros que espontaneamente se afastaram; os que se incompatibilizaram com o serviço, pela má conduta..." Recebi a Madeira-Mamoré sem um níquel em caixa e pude acrescentar, já no 1.º semestre da administração brasileira, as seguintes despesas — a menos — sobre as efetuadas no último semestre da administração da Empresa arrendatária:

Diretoria 104.491\$200
Serviço central.

Contabilidade. Estatística. Tesouraria e

Almoxarifado 171.263\$100
Num total de 275.754\$300
de economias Como consequência, já no 1.º semestre da administração brasileira, a Madeira-Mamoré apresentava o saldo de 227.128\$270.

Se compararmos o último ano de administração da Empresa arrendatária com o primeiro da administração do Governo Federal, encontramos a economia realizada por esta de Rs. 405.705\$000, nos serviços citados."

conclui Aluizio Ferreira:

"Um exemplo: a Diretoria estrangeira consumiu num semestre, em pessoal e material

124.441\$200; a Diretoria Nacional gastou, no mesmo período de tempo e nas mesmas condições: 19.950\$000!

Eis aí porque a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré não saía do regime deficitário, as suas rendas eram drenadas para o bolso dos felizes funcionários estrangeiros, enquanto o serviço nacional e o trabalhador nacional passavam a constituir coisas de ínfima importância."

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, de tão gloriosas tradições, mola mestra do desenvolvimento desta região, tinha influência decisiva em cada localidade, em cada lar de Porto Velho e ao longo de seus 366 km até Guajará-Mirim.

Povo sem tradição é povo sem história. A história de Rondônia é a própria história da Madeira-Mamoré.

É Manoel Rodrigues Ferreira que, em sua monumental obra "A Ferrovia do Diabo", às páginas 331, afirma:

"O Tratado de Petrópolis obrigou o Brasil a construir a Ferrovia, como uma das compensações pela anexação do Território do Acre. Até hoje tem-se considerado que o preço dessa compensação foi somente o custo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Entretanto, assim não é. Aquela sucessão de tremendos "deficits" deve ser acrescentada a compensação pela transação do Acre."

Integrando as ferrovias da União, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, com o advento da Lei n.º 3.155, de 16-3-57, passou a fazer parte da Rede Ferroviária Federal S.A., que incorporou seu acervo, conforme se vê da ata lavrada em 30-9-57, verbis:

"Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, com sede em Porto Velho, território do Guaporé, com cerca de 366 (trezentos e sessenta e seis) quilômetros de linhas principais, na bitola de um metro, entre as cidades de Porto Velho e Guajará-Mirim território de Guaporé, com trilhos de vinte e cinco (25) quilogramas por metro corrente, totalmente lastrada de terra, havendo, ainda, aproximadamente (30) trinta quilômetros de desvios e linhas acessórias, possuindo cerca de 6 (seis) estações, uma oficina Principal e outras de menor porte, 16 (dezesseis) locomotivas a vapor, 4 (quatro) automotrizes, 15 (quinze) carros, 196 (cento e noventa e seis) vagões de carga e outros veículos diversos: com todos os terrenos, prédios, trilhos, dormentes, desvios, aparelhos, instalações, postes, obras de arte, linhas telegráficas, construções, linhas de transmissão e distribui-

ção de energia elétrica, estações abaixadoras, redes de água, esgotos e águas pluviais, e tudo o mais que estiver vinculado ou se destinar à operação, manutenção, conservação, reaparelhamento ou ornamento das referidas linhas férreas; bem como as oficinas, depósitos, almoxarifados, armazéns, garagens e qualquer outra construção, com todos os seus terrenos, benfeitorias máquinas, equipamentos, fornos, aparelhos, ferramentas, materiais, peças e estoques, tal como são havidos pela estrada, e todos os demais móveis e imóveis, ou semoventes que integram o patrimônio da referida estrada vinculados ou não à operação, conservação, manutenção, construção ou reaparelhamento das linhas e serviços ferroviários, auxiliares, complementares ou conexos; inclusive as terras devolutas, os terrenos de marinha e seus acrescidos, os móveis e utensílios, as pedreiras, os equipamentos, as máquinas, as instalações, construções, materiais em estoque, em serviço e em consumo, e tudo o mais que a qualquer título seja de propriedade da União Federal e que esteja na posse da mesma, quer esteja na posse da mesma quer na posse de terceiros; e com todos os direitos, inclusive ações, valores, créditos, depósitos, títulos, moeda corrente, e outros de qualquer natureza ou origem que compõem o Patrimônio da União e referentes à citada Estrada; ao seu patrimônio líquido é atribuído o valor de Cr\$ 400.903.755,30 (quatrocentos milhões, novecentos e três mil setecentos e cinquenta e cinco cruzeiros e trinta centavos), assim discriminado: Ativo — Investimentos Cr\$ 393.000.000,00 (trezentos e noventa e três milhões de cruzeiros — Realizável e disponível Cr\$ 29.146.171,80 (vinte e nove milhões, cento e quarenta e seis mil, cento e setenta e um cruzeiros e oitenta centavos). Total do Ativo — Cr\$ 422.146.171,80 (quatrocentos e vinte e dois milhões cento e quarenta e seis mil cento e setenta e um cruzeiros e oitenta centavos) — Passivo — Responsabilidades Cr\$ 21.242.416,50 (vinte e um milhões, duzentos e quarenta e dois mil, quatrocentos e dezesseis cruzeiros e cinquenta centavos).

Com esse acervo, assim avaliado em 1957, prosseguiu a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré desempenhando suas relevantes funções na Região de Rondônia, embora não se cuidasse de reaparelhá-la.

Sobre o falso argumento de que a construção de uma rodovia ligando Porto Velho a Guajará-Mirim, poder-

se-ia fechar a estrada de ferro que custara tão caro e que tantos serviços presta aos ribeirinhos e colonos radicados nas suas margens, além de desempenhar relevante papel no trecho que percorre. A construção de uma rodovia paralela a uma ferrovia, não justifica a erradicação da ferrovia. Valesse esse argumento, teríamos de fechar a Central do Brasil no trecho Belo-Horizonte — Rio, pois o seu percurso é acompanhado de perto pela Rodovia BR-3.

O transporte rodoviário complementa as atividades da estrada de ferro. Isso é a coisa mais óbvia do mundo. Esse fundamento da construção da BR-319 não serve de suporte à tese que pretende erradicar a Madeira-Mamoré, abandonando como está o seu imenso patrimônio, composto do acervo que vimos descrever. Hoje a Nação se vê ante um dilema, ou reaparelhar a ferrovia, e essa é a iniciativa que atende aos interesses nacionais, mormente agora em que se fala na integração da Amazonas, ou deixar seu acervo ao abandono, se acabando e perecendo como se encontra atualmente. A saída da erradicação, como se pretende, é nefasta para o País, especialmente para o Território de Rondônia, que se prepara para ser mais um Estado de nossa Federação. Não se pode permitir que se acabe ao tempo a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, inclusive hoje o palco de irregularidades na alienação de material usado, como se fez em 1970, quando se vendeu, através de meios fraudulentos, 1.290 toneladas de material usado pela bagatela de 8 mil cruzeiros. Essa alienação foi tão irregular que o Edital que anunciou a venda só foi publicado no dia da alienação, com apenas um pretendente à aquisição. Vendeu-se 1.290 toneladas de material por preço inferior a de um automóvel usado.

Será esse o destino de todo o valioso acervo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré? A ferrovia cuja construção foi a mais cara de todo o mundo! A Ferrovia dos trilhos de Ouro, como denominam-na, que só na sua construção tombaram sem vida, dizimados pela doença e intempéries, cerca de 6.208 operários, segundo os cálculos de Manoel Rodrigues Ferreira, e que só do exterior vieram trabalhar na sua construção, mais de 21 mil homens. Não pode tanto sacrifício acabar em vão!

E a própria direção daquela ferrovia, através de Relatório de 1969, declarava ser a estrada de ferro com menor número de funcionários por km no País — 703 funcionários em 1968 — Afirma, ainda, o Relatório do Cel. José Almeida de Oliveira o seguinte:

"Adotadas as medidas necessárias, foi possível encerrar o exercício de 1968 com integral cumprimento

da missão referente ao transporte, ou seja: 666 trens formados (passageiros, cargueiros, lenha, lastro, feira e especial em apoio ao Batalhão): — 13.140 kg de bagagem transportadas; — 26.417 kg de carga transportada (excluindo o material do Batalhão). — 363-038 kg de encomendas transportadas; — 24.343 passageiros transportados (excluindo passagens gratuitas); — 280 animais transportados; — 19.721.822 kg de importação e 9.704.285 de exportação, operados pelo PLANO INCLINADO (Porto), com o seguinte movimento de embarcações: entradas — 123, saídas 120."

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré é a própria nacionalidade brasileira naquela região — faltasse razão econômica e social para o seu funcionamento — apenas as razões políticas justificam sua manutenção, pois foi toda vida uma estrada política, tanto política nacional como internacional, fruto que é do Tratado de Petrópolis. Sob as razões políticas de sua existência, ninguém melhor que o engenheiro Manoel Rodrigues Ferreira para enfatizá-las na sua festejada obra, tantas vezes mencionada, às páginas 339, verbis:

"A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré não deve ser vista em si mesma, sob o aspecto de um empreendimento industrial. Ela apresenta um ativo que se substancia no desbravamento da grande região amazônica que ela atravessa. Lá estão Porto Velho e Guajará-Mirim, cidades hoje plenas de progresso, centros culturais, marcos de uma nacionalidade que se afirma nos longínquos limites da pátria. A ferrovia não é somente os seus dormentes podres, os seus trilhos gastos e fora de alinhamento, os seus vagões imprestáveis; a ferrovia é também as cidades, as vilas, os povoados que ela plantou onde tudo era só e unicamente floresta equatorial amazônica.

Hoje, quando o Brasil entra em ritmo acelerado no caminho do progresso material, quando chegou a hora do "arranco", da "decolagem" para o grande desenvolvimento industrial, a região com Porto Velho à frente, está atendendo ao chamado para a nova e grande era que se abre.

A ferrovia criou, durante 50 anos, as condições para que neste momento, possa aquela longínqua região estar plenamente integrada no gigantesco esforço que a nação realiza, no sentido de superar o seu subdesenvolvimento."

Razões bastantes para justificar a emenda ora proposta e que o Decreto 58.501, de 25 de maio de 1966 não levou em conta.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1973. — Adalberto Sena — Orlando Zucaner — Franco Montoro — Catete Pinheiro — Amaral Peixoto.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Em discussão o projeto e as emendas.

Concedo a palavra ao nobre Senador Virgílio Távora.

O SR. VIRGÍLIO TAVORA PRONUNCIA DISCURSO QUE, ENTREGUE A REVISÃO DO ORADOR, SERÁ PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Continuam em discussão projeto e emendas.

O Sr. Dinarte Mariz — Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Concedo a palavra ao nobre Senador Dinarte Mariz.

O SR. DINARTE MARIZ — (Sem revisão do orador.) Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Quase não tenho a acrescentar sobre o assunto Plano Nacional de Viação, do qual relato a parte rodoviária. No entanto, Sr. Presidente, ocupo a tribuna para realçar e dar testemunho do trabalho realizado pelo Relator-Geral, o Senador Virgílio Távora. Poucas vezes esta Casa talvez tenha feito um trabalho mais perfeito ou, por outra, mais consciente do que representa para a Nação o Plano Nacional de Viação. Sou testemunha, Sr. Presidente do quanto pôde o Senador Virgílio Távora fazer nesta última semana, aproveitando o sábado e o domingo. Convocou os Assessores desta Casa, num trabalho ininterrupto até altas horas da madrugada. Velho Senador — três vezes eleito para esta Casa — e habituado aos trabalhos das Comissões, na época em que o Senado realmente se movimentava toda vez que um plano como este chegava ao Plenário, ou por outra, às Comissões, para encaminhar, orientar e relatar a matéria, como velho Senador, reconheço o trabalho do Colega Virgílio Távora.

Sr. Presidente, poucas vezes, repito, vi trabalho mais criterioso, mais correto e, sobretudo, com maior conhecimento, pois sabemos que o nosso Colega alia ao poder político e à Liderança que exerce nesta Casa, depois de governar o seu Estado, a condição de grande técnico no assunto. Ouvi de um Deputado, dos mais competentes, também técnico e engenheiro, a informação de que o trabalho que estamos realizando no Senado, através do Relatório do Senador Virgílio Távora, honra o Congresso Nacional.

Sr. Presidente, não quero manifestar-me sobre as críticas em relação ao que ocorrera na outra Casa do Con-

gresso; contudo, devo dizer que o elogio daquele Deputado sobre o trabalho realizado pelo Senado deve merecer de todos nós não só o conforto, mas, sobretudo, a tranquilidade pelo cumprimento do nosso dever em coisas tão altas e tão importantes para o desenvolvimento da nossa Pátria.

Sr. Presidente, Relator que sou de uma parte do Plano, gostaria de, nesta hora, comunicar aos nobres Colegas que me estou orientando dentro daquele sistema que adotei desde o início da minha vida pública: voltado para os interesses do meu Estado e, conseqüentemente, para os interesses de todas as outras Províncias, através dos Colegas que as representam nesta Casa.

O Senador Virgílio Távora convocou parte dos técnicos do Ministério, e com eles temos mantido contato permanente acerca da orientação que o Governo deseja imprimir ao projeto. É de se realçar — e o faço com certo contentamento — a liberalidade com que o Ministério se houve, dando orientação que, uma vez adotada — tenho impressão — estará ao alcance de cada um de nós cumprir o dever para com o sistema econômico, dentro do desenvolvimento e da integração nacionais a que estamos assistindo e auxiliando.

Portanto, Sr. Presidente, aqui está o meu trabalho, um trabalho modesto, mas feito de comum acordo com o Relator-Geral, o Senador Virgílio Távora, trabalho calcado sobretudo no sentimento de liberalismo para com os Representantes das Províncias, relativamente ao serviço que S. Ex.^{as} desejam e devem prestar aos seus Estados.

Com estas palavras, quero, mais uma vez, dizer que não poderia deixar de vir a esta tribuna, nesta hora, para dar depoimento não somente sobre o grande trabalho feito pelo Senador Virgílio Távora, mas também sobre o apoio que S. Ex.^a encontrou em funcionários desta Casa, que trabalharam sábado e domingo para que pudéssemos hoje, neste momento, já ter o trabalho impresso, e já em plenário para a nossa manifestação. **(Muito bem!)**

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Continuam em discussão o projeto e as emendas.

Se mais nenhum dos Srs. Senadores pedir a palavra, encerrarei a discussão. **(Pausa.)**

Está encerrada.

Nessas condições, a matéria será encaminhada à Comissão de Constituição e Justiça, para emitir parecer sobre a constitucionalidade e juridicidade do projeto e das emendas; e às Comissões de Transportes, Comu-

nicações e Obras Públicas e de Finanças, para o exame do mérito das emendas.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres)
Item 2

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem n.º 115/73 (n.º 152/73 na origem), pela qual o Senhor Presidente da República submete ao Senado a escolha do Diplomata Antônio Borges Leal Castello Branco Filho, Embaixador junto ao Estado da Cidade do Vaticano, para, cumulativamente, exercer a função de Embaixador do Brasil junto à Soberana Ordem Militar de Malta.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Tratando-se de matéria a ser apreciada em sessão secreta, de acordo com o art. 405, alínea "h" do Regimento Interno, peço aos Srs. funcionários que tomem as providências de direito.

(A Sessão transforma-se em secreta às 18 horas e 40 minutos e volta a ser pública às 18 horas e 45 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.

Nada mais havendo que tratar, vou encerrar a Sessão.

Designo para a próxima a seguinte

ORDEM DO DIA

1

Votação, em turno único, do Requerimento n.º 86, de 1973, de autoria do Senhor Senador Vasconcellos Torres, solicitando transcrição, nos Anais do Senado Federal, da Ordem do Dia baixada pelo Excelentíssimo Senhor Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Araripe Macedo, a propósito do 42.º aniversário da criação do Correio Aéreo Nacional.

2

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado, n.º 35, de 1973, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, que altera a redação do art. 473 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943, acrescentando outras hipóteses em que o empregado poderá deixar de comparecer ao serviço sem prejuízo do salário, tendo

PARECERES, sob n.ºs 150 e 151, de 1973, das Comissões:

— de **Constituição e Justiça**, pela constitucionalidade e juridicidade; e

— de **Legislação Social**, favorável, com as emendas n.ºs 1-CLS e 2-CLS, que oferece.

3

Discussão, em primeiro turno (apreciação preliminar da constitucionalidade nos termos do art. 297 do Regimento Interno) do Projeto de Lei do Senado n.º 4, de 1973, de autoria do Sr. Senador Ruy Carneiro, dispondo que nenhuma prestação de benefício de aposentadoria por invalidez e de auxílio-doença poderá ser inferior ao salário efetivamente percebido pelo trabalhador quando em atividade e dando outras providências, tendo

PARECER, sob n.º 85, de 1973, da Comissão:

— de **Constituição e Justiça**, pela inconstitucionalidade.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Está encerrada a Sessão.

(Levanta-se a Sessão às 18 horas e 50 minutos.)

ATA DA 64.ª SESSÃO
REALIZADA EM 11-6-73

(Publicada no DCN — Seção II de 12-6-73)

Retificações

No Acordo de Cooperação Técnica entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Quênia, que acompanhou o Projeto de Decreto Legislativo n.º 24, de 1973:

Na página 1.961, 1.ª coluna, no Artigo XI do Acordo,

Onde se lê:

... por qualquer das Partes Contratantes e seus efeitos...

Leia-se:

... por qualquer das Partes Contratantes, mediante notificação por escrito à outra Parte Contratante e seus efeitos...

No Acordo de Intercâmbio Cultural entre a República Federativa do Brasil e a República do Quênia, que acompanhou o Projeto de Decreto Legislativo n.º 24, de 1973:

Na página 1.961, 2.ª coluna, no Artigo VII do Acordo,

Onde se lê:

... de exportações artísticas...

Leia-se:

... de exposições artísticas...

Na 3.ª coluna, no Artigo XII do Acordo,

Onde se lê:

... entrada em vigor na data da última notificação.

Leia-se:

... entrada em vigor do presente Acordo, o qual entrará em vigor na data da última notificação.

No Projeto de Lei do Senado número 68/73, que fixa os valores de vencimentos dos cargos dos Grupos-Atividades de Apoio Legislativo, Serviços Auxiliares e Serviços de Transporte Oficial e Portaria, do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências:

Na página n.º 2.056, 3.ª coluna, no § 3.º do art. 4.º do projeto,

Onde se lê:

§ 3.º O requerimento, resultante da revisão prevista neste artigo, ...

Leia-se:

§ 1.º O reajustamento, resultante da revisão prevista neste artigo,...

No Projeto de Resolução n.º 31/73, que dispõe sobre a constituição e estruturação do Grupo — Atividades de

Apoio Legislativo e respectivas Categorias funcionais do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências:

Na página 2.060, 1.ª coluna, no art. 7.º do projeto,

Onde se lê:

Art. 7.º Os critérios seletivos, ...

Leia-se:

Art. 7.º Os critérios seletivos, ...

Na 2.ª coluna, na letra b) do § 1.º do art. 7.º,

Onde se lê:

... condições de habilitação ...

Leia-se:

... condições de habilitação ...

No item 5.º, da letra b), do § 1.º, do art. 7.º,

Onde se lê:

5.º — de maior tempo de serviço público.

Leia-se:

5.º — de maior tempo de serviço público federal;

Na página 2.061, 2.ª coluna, após o enunciado do art. 20 do projeto,

Onde se lê:

Agente Administrativo,...

Leia-se:

I — Na Categoria Funcional de Agente Administrativo,...

ATA DAS COMISSÕES

COMISSÃO DE SAÚDE

ATA DA 6.ª REUNIÃO, REALIZADA EM 6 DE JUNHO DE 1973

(Extraordinária)

As dezessete horas e trinta minutos do dia seis de junho do ano de mil novecentos e setenta e três, com a presença dos Senhores Senadores Fausto Castello-Branco, Vice-Presidente, no exercício da presidência, Lourival Baptista, Ruy Carneiro, Cattete Pinheiro, Waldemar Alcântara e Clodomir Millet, na Sala das Comissões, reúne-se a Comissão de Saúde.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Senhores Senadores Fernando Corrêa, Duarte Filho e Benjamin Farah.

É lida e aprovada a Ata da reunião anterior.

Constatada a existência de **quorum**, o Senhor Presidente inicia os trabalhos, concedendo a palavra ao Senhor Senador Lourival Baptista que oferece parecer contrário à Emenda de n.º 1, de Plenário e considerada injurídica pela douta Comissão de Justiça e pela aprovação da Emenda de n.º 2 ao Projeto de Lei da Câmara n.º 20, de 1973, que "dispõe sobre a criação dos Conselhos Federal e Regionais de Enfermagem e dá outras providências".

Submetida a matéria a discussão e votação, é a mesma aprovada sem restrições.

Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerra a reunião e para constar, eu, Lêda Ferreira da Rocha, Assistente da Comissão, lavrei a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

ATA DA 7.ª REUNIÃO, REALIZADA EM 12 DE JUNHO DE 1973

Às onze horas e trinta minutos do dia doze de junho do ano de mil novecentos e setenta e três, sob a presidência do Senhor Senador Fernando Corrêa e a presença dos Senhores Senadores Waldemar Alcântara, Cattete Pinheiro, Lourival Baptista e Fausto Castello-Branco, na Sala das Comissões, reúne-se a Comissão de Saúde.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Senhores Senadores Duarte Filho e Benjamin Farah.

É lida e aprovada a Ata da reunião anterior.

São lidos e aprovados os seguintes pareceres:

— Pelo Senhor Senador Waldemar Alcântara —...

Pela rejeição do Projeto de Lei do Senado n.º 59, de 1972, que "autoriza sirene e luz vermelha intermitente nos carros de médicos cardiologistas e dá outras providências".

Na discussão da matéria usam da palavra os Senhores Senadores Cattete Pinheiro, Lourival Baptista, Fernando Corrêa e Fausto Castello-Branco todos apoiando integralmente o ponto de vista do Relator.

Pela rejeição do Projeto de Lei do Senado n.º 2, de 1972, que "atribui competência aos Sindicatos para pleitear o reconhecimento, judicial ou administrativo, da insalubridade ou periculosidade das atividades e operações de qualquer empresa, e dá outras providências".

Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerra a reunião e para constar, eu, Lêda Ferreira da Rocha, Assistente da Comissão, lavrei a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

COMISSÃO MISTA

Incumbida de estudo e parecer sobre a Mensagem n.º 34/73-CN, que submete à deliberação do Congresso Nacional texto do Decreto-lei n.º 1.273, de 29 de maio de 1973, que "declara de interesse da Segurança Nacional, nos termos do artigo 15, § 1.º, alínea "b", da Constituição, o Município de Volta Redonda, do Estado do Rio de Janeiro, e dá outras providências".

ATA DA 1.ª REUNIÃO, DE INSTALAÇÃO, REALIZADA EM 12 DE JUNHO DE 1973

Às onze horas e trinta minutos do dia doze de junho de mil novecentos e setenta e três, no Auditório do Senado Federal, presente os Senhores Senadores Gustavo Capanema, Osires Teixeira, Milton Trindade, Guido Mondim, Cattete Pinheiro e Fausto Castello-Branco, e os Senhores Deputados Josias Leite, Passos Porto, Leão Sampaio, Milton Brandão, Vinicius Câmara e Joaquim Macedo, reúne-se a Comissão Mista incumbida de estudo e parecer sobre a Mensagem n.º 34/73 (CN), que submete à deliberação do Congresso Nacional texto do Decreto-lei número 1.273, de 29 de maio de 1973, que "declara de interesse da Segurança Nacional, nos termos do artigo 15, § 1.º, alínea "b", da Constituição, o Município de Volta Redonda do Estado do Rio de Janeiro, e dá outras providências".

De acordo com o que preceitua o Regimento Comum, assume a presidência o Senhor Senador Gustavo Capanema, que declara instalada a Comissão.

A fim de cumprir dispositivo regimental, o Senhor Presidente comunista que irá proceder a eleição do Presidente e do Vice-Presidente.

Distribuídas as cédulas, o Senhor Presidente convida para funcionar como escrutinador o Senhor Deputado Josias Leite.

Na votação, verifica-se o seguinte resultado:

Para Presidente:

Deputado Leão Sampaio 11 votos
Em Branco 1 voto

Para Vice-Presidente:

Deputado Passos Pôrto 11 votos
Em Branco 1 voto

São declarados eleitos Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, os Senhores Deputados Leão Sampaio e Passos Pôrto.

Assumindo a presidência, o Senhor Deputado Leão Sampaio agradece aos membros da Comissão a honra com que foi distinguido e, em seguida, designa para funcionar como relator da matéria o Senhor Senador Fausto Castelo-Branco.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião e, para constar, eu, Cândido Hippert, Assistente da Comissão, lavrei a presente Ata que, lida e aprovada, é assinada pelo Senhor Presidente e demais membros da Comissão. — Deputado Leão Sampaio — Senador Gustavo Capanema — Senador Osires Teixeira — Senador Milton Trindade — Senador Guido Mondin — Senador Cattete Pinheiro — Senador Fausto Castelo-Branco — Deputado Josias Leite — Deputado Passos Pôrto — Deputado Milton Brandão — Deputado Vinicius Câmara — Deputado Joaquim Macedo.

COMISSÃO MISTA

Incumbida de estudo e parecer sobre a Mensagem n.º 34, de 1973 (CN), que submete à deliberação do Congresso Nacional texto do Decreto-lei n.º 1.273, de 29 de maio de 1973, que "declara de interesse da Segurança Nacional, nos termos do artigo 15, § 1.º, alínea b, da Constituição, o Município de Volta Redonda, do Estado do Rio de Janeiro, e dá outras providências".

COMPOSIÇÃO

Presidente: Deputado Leão Sampaio

Vice-Presidente: Deputado Passos Pôrto

Relator: Senador Fausto Castelo-Branco

Senadores

Deputados

ARENA

1. Eurico Rezende
2. Vasconcelos Torres
3. Gustavo Capanema
4. Osires Teixeira
5. Milton Trindade
6. Guido Mondin
7. Heitor Dias
8. Cattete Pinheiro
9. Fausto Castelo-Branco
10. Carvalho Pinto

MDB

1. Amaral Peixoto
2. Peixoto Filho
3. Brigido Tinoco

CALENDÁRIO

Dia 11-6-73 — É lida a Mensagem, em Sessão Conjunta;
Até Dia 1-8-73 — Apresentação do parecer, pela Comissão, de acordo com o art. 110, do Regimento Comum.

PRAZO

Até dia 1-8-73 na Comissão Mista;

Até dia 29-8-73 no Congresso Nacional.

Subsecretaria de Comissões — Serviço de Comissões Mistas, Especiais e de Inquérito — Andar Térreo — Anexo II — Senado Federal. — Assistente: Cândido Hippert — Telefone: 24-8105 — Ramais 676 e 303.

COMISSÃO MISTA

Incumbida de estudo e parecer sobre a Mensagem n.º 36, de 1973 (CN), que submete à deliberação do Congresso Nacional texto do Decreto-lei n.º 1.276, de 1.º de junho de 1973, que "concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados, e dá outras providências".

ATA DA 1.ª REUNIÃO, (INSTALAÇÃO)

REALIZADA EM 12 DE JUNHO DE 1973

As dezessete horas do dia doze de junho do ano de mil novecentos e setenta e três, no Auditório do Senado Federal, presentes os Senhores Senadores Flávio Brito, Magalhães Pinto, Wilson Campos, Arnon de Mello, Renato Franco, José Augusto, Antônio Fernandes, Waldemar Alcântara e Franco Montoro e os Senhores Deputados Arthur Fonseca, Januário Feitosa, Moacyr Chiesse e Léo Simões, reúne-se a Comissão Mista para estudo e parecer sobre a Mensagem n.º 36, de 1973 (CN), que "concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados, e dá outras providências".

De acordo com o que preceitua o Regimento Comum, assume a Presidência do Senhor Senador Renato Franco, que declara instalada a Comissão.

A fim de cumprir dispositivo regimental o Senhor Presidente esclarece que irá proceder a eleição do Presidente e do Vice-Presidente. Distribuídas as cédulas o Senhor Presidente convida para funcionar como escrutinador o Senhor Senador Antônio Fernandes.

Procedida a eleição, verifica-se o seguinte resultado:

Para Presidente:

Deputado Moacyr Chiesse 12 votos
Em branco 1 voto

Para Vice-Presidente:

Deputado Léo Simões 12 votos
Senador Franco Montoro 1 voto

São declarados eleitos, respectivamente, Presidente e Vice-Presidente os Senhores Deputados Moacyr Chiesse e Léo Simões.

Assumindo a Presidência, o Senhor Deputado Moacyr Chiesse agradece a seus pares a honra com que foi distinguido e designa, para relatar a matéria, o Senhor Senador Waldemar Alcântara.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião e para constar, eu, Haroldo Pereira Fernandes, Assistente de Comissão, lavrei a presente Ata que, lida e aprovada, é assinada pelo Senhor Presidente e demais membros e vai à publicação. — Senador Flávio Brito — Senador Magalhães Pinto — Senador Wilson Campos — Senador Arnon de Mello — Senador Renato Franco — Senador Antônio Fernandes — Senador Waldemar Alcântara — Senador Franco Montoro — Senador José Augusto — Deputado Arthur Fonseca — Deputado Januário Feitosa — Deputado Moacyr Chiesse — Deputado Léo Simões.

MESA

Presidente:
Filinto Muller (ARENA — MT)

1.º-Vice-Presidente:
Paulo Torres (ARENA — RJ)

2.º-Vice-Presidente:
Adalberto Sena (MDB — AC)

1.º-Secretário:
Ruy Santos (ARENA — BA)

2.º-Secretário:
Augusto Franco (ARENA — SE)

3.º-Secretário:
Milton Cabral (ARENA — PB)

4.º-Secretário:
Beneito Ferreira (ARENA — GO)

Suplentes de Secretários:
Geraldo Mesquita (ARENA — AC)

José Augusto (ARENA — MG)

Antônio Fernandes (ARENA — BA)

Ruy Carneiro (MDB — PB)

LIDERANÇA DA ARENA E DA MAIORIA

Líder:
Petrônio Portella (ARENA — PI)

Vice-Líderes:
Eurico Rezende (ARENA — ES)
Ney Braga (ARENA — PR)
Virgílio Távora (ARENA — CE)
Dinarte Mariz (ARENA — RN)
José Lindoso (ARENA — AM)
Guido Mondim (ARENA — RS)
Flávio Britto (ARENA — AM)
Saldanha Derzi (ARENA — MT)
Osires Teixeira (ARENA — GO)

LIDERANÇA DO MDB E DA MINORIA

Líder:
Nelson Carneiro (MDB — GB)

Vice-Líderes:
Danton Jobim (MDB — GB)
Benjamin Farah (MDB — GB)

COMISSÕES

Diretora: Edith Balassini
Local: Anexo II — Térreo
Telefones: 24-1009 e 24-8105 — Ramal 300.

A) COMISSÕES PERMANENTES

Chefe: Francisco José Fernandes
Local: Anexo II — Térreo
Telefone: 24-8105 — Ramais 301 e 313.

COMISSÃO DE AGRICULTURA — (CA)
(7 Membros)**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Paulo Guerra
Vice-Presidente: Mattos Leão

Titulares**Suplentes****ARENA**

Antônio Fernandes
Vasconcelos Torres
Paulo Guerra
Ney Braga
Flávio Britto
Mattos Leão

Tarso Dutra
João Cleofas
Fernando Corrêa

MDB

Amaral Peixoto

Ruy Carneiro

Assistente: Cândido Hipperth — Ramal 676
Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas
Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 676.

COMISSÃO DE ASSUNTOS REGIONAIS — (CAR)
(7 Membros)**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Clodomir Milet
Vice-Presidente: Teotônio Vilela

Titulares**Suplentes****ARENA**

José Guimard
Teotônio Vilela
Dinarte Mariz
Wilson Campos
José Esteves
Clodomir Milet

Saldanha Derzi
Osires Teixeira
Lourival Baptista

MDB

Ruy Carneiro

Franco Montoro

Assistente: Haroldo Pereira Fernandes — Ramal 674
Reuniões: Quartas-feiras, às 10:30 horas
Local: Sala "E" — Bege — Anexo II — Ramal 613.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA — (CCJ)
(13 Membros)**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Daniel Krieger
Vice-Presidente: Accioly Filho

Titulares**Suplentes****ARENA**

José Lindoso
José Sarney
Carlos Lindenberg
Helvidio Nunes
Antônio Carlos
Mattos Leão
Heitor Dias
Gustavo Capanema
Wilson Gonçalves
José Augusto
Daniel Krieger
Accioly Filho

Eurico Rezende
Osires Teixeira
João Calmon
Lenoir Vargas
Vasconcelos Torres
Carvalho Pinto

MDB

Nelson Carneiro

Franco Montoro

Assistente: Maria Helena Bueno Brandão — Ramal 305
Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas
Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 623.

COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL — (CDF)

(11 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Cattete Pinheiro

Vice-Presidente: Ruy Carneiro

Titulares	Suplentes
ARENA	
Dinarte Mariz	Carlos Lindenberg
Eurico Rezende	Luiz Cavalcante
Cattete Pinheiro	Waldemar Alcântara
Ney Braga	João Lindoso
Osires Teixeira	Wilson Campos
Fernando Corrêa	
Saldanha Derzi	
Heitor Dias	
Antônio Fernandes	
José Augusto	
MDB	
Ruy Carneiro	Nelson Carneiro
Assistente: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 307	
Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas	
Local: Sala "B" — Lilás — Anexo II — Ramal 621.	

COMISSÃO DE ECONOMIA — (CE)

(11 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Magalhães Pinto

Vice-Presidente: Vasconcelos Torres

Titulares	Suplentes
ARENA	
Magalhães Pinto	Domício Gondin
Vasconcelos Torres	José Augusto
Wilson Campos	Geraldo Mesquita
Jessé Freire	Flávio Britto
Arnon de Mello	Leandro Maciel
Teotônio Vilela	
Paulo Guerra	
Renato Franco	
Helvídio Nunes	
Luiz Cavalcante	
MDB	
Franco Montoro	Amaral Peixoto
Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 675	
Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas	
Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 623.	

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA — (CEC)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Gustavo Capanema

Vice-Presidente: João Calmon

Titulares	Suplentes
ARENA	
Gustavo Capanema	Arnon de Mello
João Calmon	Helvídio Nunes
Tarso Dutra	José Sarney
Geraldo Mesquita	
Cattete Pinheiro	
Milton Trindade	
MDB	
Benjamin Farah	Franco Montoro
Assistente: Cláudio Carlos Rodrigues Costa — Ramal 306	
Reuniões: Quintas-feiras, às 10:30 horas	
Local: Sala "D" — Marrom — Anexo II — Ramal 615.	

COMISSÃO DE FINANÇAS — (CF)

(17 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: João Cleofas

Vice-Presidente: Virgílio Távora

Titulares	Suplentes
ARENA	
Celso Ramos	Cattete Pinheiro
Lourival Baptista	Antônio Carlos
Saldanha Derzi	Daniel Krieger
Geraldo Mesquita	Milton Trindade
Alexandre Costa	Dinarte Mariz
Fausto Castelo Branco	Eurico Rezende
Lenoir Vargas	Flávio Britto
Jessé Freire
João Cleofas	
Carvalho Pinto	
Virgílio Távora	
Wilson Gonçalves	
Mattos Leão	
Tarso Dutra	
MDB	
Amaral Peixoto	Nelson Carneiro
Ruy Carneiro	
Danton Jobim	
Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 675	
Reuniões: Quartas-Feiras, às 11:00 horas	
Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 623.	

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL — (CLS)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Franco Montoro

Vice-Presidente: Heitor Dias

Titulares	Suplentes
ARENA	
Heitor Dias	Wilson Campos
Domício Gondin	Accioly Filho
Renato Franco	José Esteves
Guido Mondin	
Ney Braga	
Eurico Rezende	
MDB	
Franco Montoro	Danton Jobim
Assistente: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 307	
Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas	
Local: Sala "C" — Azul — Anexo II — Ramal 617.	

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA — (CME)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Arnon de Mello

Vice-Presidente: Benjamin Farah

Titulares	Suplentes
ARENA	
Arnon de Mello	Paulo Guerra
Luiz Cavalcante	Antônio Fernandes
Leandro Maciel	José Guimard
Milton Trindade	
Domício Gondin	
Lenoir Vargas	
MDB	
Benjamin Farah	Danton Jobim
Assistente: Haroldo Pereira Fernandes — Ramal 674	
Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas	
Local: Sala "E" — Bege — Anexo II — Ramal 613.	

COMISSÃO DE REDAÇÃO — (CR)

(5 Membros)

COMPOSIÇÃOPresidente: Antônio Carlos
Vice-Presidente: Danton Jobim

Titulares	Suplentes
Antônio Carlos	Lourival Baptista
José Lindoso	Wilson Gonçalves
José Augusto	
Cattete Pinheiro	

MDB

Danton Jobim Ruy Carneiro

Assistente: Beatriz Brandão Guerra — Ramal 134

Reuniões: Quartas-feiras, às 11:00 horas

Local: Sala "E" — Bege — Anexo II — Ramal 613.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES — (CRE)

(15 Membros)

COMPOSIÇÃOPresidente: Carvalho Pinto
Vice-Presidente: Wilson Gonçalves

Titulares	Suplentes
Carvalho Pinto	Dinarte Mariz
Wilson Gonçalves	Fausto Castelo Branco
Jessé Freire	Carlos Lindenberg
Fernando Corrêa	José Lindoso
Antônio Carlos	José Guimard
Arnon de Mello	Cattete Pinheiro
Magalhães Pinto	Virgílio Távora
Accioly Filho	Ney Braga
Saldanha Derzi	
José Sarney	
Lourival Baptista	
João Calmon	

MDBFranco Montoro
Danton Jobim
Nelson Carneiro

Assistente: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 307

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:30 horas

Local: Sala "B" — Lilás — Anexo II — Ramal 621.

COMISSÃO DE SAÚDE — (CS)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃOPresidente: Fernando Corrêa
Vice-Presidente: Fausto Castelo Branco

Titulares	Suplentes
Fernando Corrêa	Saldanha Derzi
Fausto Castelo Branco	Wilson Campos
Cattete Pinheiro	Clodomir Milet
Lourival Baptista	
Duarte Filho	
Waldemar Alcântara	

MDB

Benjamin Farah Ruy Carneiro

Assistente: Leda Ferreira da Rocha — Ramal 312

Reuniões: Terças-feiras, às 11:00 horas

Local: Sala "C" — Azul — Anexo II — Ramal 617.

COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL — (CSN)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃOPresidente: Waldemar Alcântara
Vice-Presidente: José Guimard

Titulares	Suplentes
Waldemar Alcântara	Alexandre Costa
José Lindoso	Celso Ramos
Virgílio Távora	Milton Trindade
José Guimard	
Flávio Brito	
Vasconcelos Torres	

MDB

Benjamin Farah Amaral Peixoto

Assistente: Cláudio Carlos Rodrigues Costa — Ramal 306

Reuniões: Terças-feiras, às 10:30 horas

Local: Sala "D" — Marrom — Anexo II — Ramal 615.

COMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO CIVIL — (CSPC)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃOPresidente: Amaral Peixoto
Vice-Presidente: Tarso Dutra

Titulares	Suplentes
Tarso Dutra	Magalhães Pinto
Celso Ramos	Gustavo Capanema
Osires Teixeira	Paulo Guerra
Heitor Dias	
Jessé Freire	
.....	

MDB

Amaral Peixoto Benjamin Farah

Assistente: Cândido Hippertt — Ramal 676

Reuniões: Terças-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 623.

**COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES
E OBRAS PÚBLICAS — (CT)**

(7 Membros)

COMPOSIÇÃOPresidente: Leandro Maciel
Vice-Presidente: Alexandre Costa

Titulares	Suplentes
Leandro Maciel	Dinarte Mariz
Alexandre Costa	Duarte Filho
Luiz Cavalcante	Virgílio Távora
Lenoir Vargas	
Geraldo Mesquita	
José Esteves	

MDB

Danton Jobim Benjamin Farah

Assistente: Leda Ferreira da Rocha — Ramal 312

Reuniões: Quartas-feiras, às 11:00 horas

Local: Sala "C" — Azul — Anexo II — Ramal 617.

**B) SERVIÇO DE COMISSÕES MISTAS, ESPECIAIS E
DE INQUÉRITO****COMISSÕES TEMPORÁRIAS**

Chefe: J. Ney Passos Dantas — Telefone: 24-8105 — Ramal 303

Assistente de Comissões: Hugo Antônio Crepaldi — Ramal 672;

e Mauro Lopes de Sá — Ramal 310. Local: Anexo II

1) Comissões Temporárias para Projetos do Congresso Nacional.

2) Comissões Temporárias para Apreciação de Vetos.

3) Comissões Especiais e de Inquérito.

4) Comissão Mista do Projeto de Lei Orçamentária (art. 90 do
Regimento Comum).