



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XXIII — N.º 218

QUINTA-FEIRA, 12 DE DEZEMBRO DE 1968

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

ATA DA 11.ª SESSÃO EM 11 DE DEZEMBRO DE 1968

2.ª Sessão Legislativa Extraordinária
da 6.ª Legislatura

EXTRAORDINÁRIA

PRESIDÊNCIA DO SR. VICTORINO FREIRE

As 10 horas, acham-se presentes os Srs. Senadores:

Adalberto Sena — José Gulo-
mard — Flávio Brito — Milton
Trindade — Cattete Pinheiro —
Clodomir Millet — Sebastião Ar-
cher — Victorino Freire — José
Cândido — Sigefredo Pacheco —
Menezes Pimentel — Waldemar
Alcântara — Wilson Gonçalves —
Duarte Filho — Dinarte Mariz —
Ruy Carneiro — Argemiro de Fi-
gueiredo — João Cleofas — Ar-
non de Mello — Júlio Leite —
José Leite — Aloysio de Carvalho
— Antônio Balbino — Josaphat
Marinho — Carlos Lindenberg —
Eurico Rezende — Vasconcelos
Tôrres — Mário Martins — Gil-
berto Marinho — Milton Campos
— Benedicto Valladares — No-
gueira da Gama — Carvalho Pin-
to — João Abrahão — Pedro Lu-
dovico — Celso Ramos.

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — A lista de presença acusa o comparecimento de 36 Srs. Senadores. Havendo número regimental, de-claro aberta a sessão. Val ser lida a Ata.

O Sr. 2.º-Secretário procede à leitura da Ata da sessão anterior, que é aprovada sem debates.

O Sr. 1.º-Secretário lê o se-
guinte

EXPEDIENTE

OFÍCIO

DO PRIMEIRO-SECRETÁRIO DA
CAMARA DOS DEPUTADOS

N.º 4.521, de 9 do mês em curso
— comunicando a aprovação da
emenda do Senado ao Projeto de
Lei da Câmara n.º 1.750/68, na
Câmara e n.º 163/68, no Senado,
que provê o exercício da profis-
são de orientador educacional.
Projeto enviado à sanção em 9
de dezembro de 1968.

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — O expediente lido vai à pu-
blicação.

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — Sobre a mesa, requerimen-
tos de informações, que vão ser lidos
pelo Sr. 1.º-Secretário.

São lidos os seguintes:

REQUERIMENTO

N.º 1.697, DE 1968

Solicita ao Poder Executivo,
através do Ministério dos Trans-
portes — Comissão de Marinha
Mercante —, informações sobre
transformação da Frota Nacional
de Petroleiros em sociedade de
economia mista.

Senhor Presidente:

Requeiro, na forma da preceitua-
ção regimental vigente, informe o
Poder Executivo, através do Minis-
tério dos Transportes — Comissão de
Marinha Mercante —, as conclusões
do Grupo de Trabalho instituído para
estudar a transformação da Frota
Nacional de Petroleiros em socieda-

de de economia mista desvinculada
da PETROBRÁS.

Sala das Sessões, em 11 de dezem-
bro de 1968. — Vasconcelos Tôrres.

REQUERIMENTO

N.º 1.698, DE 1968

Solicita ao Poder Executivo,
através do Ministério do Interior
— DNOS —, informações sobre
construção de ponte sobre o Rio
São Francisco, ligando a Cidade
de Itaguaí, no Estado do Rio de
Janeiro, à Guanabara.

Senhor Presidente:

Requeiro, na forma da preceitua-
ção regimental vigente, informe o
Poder Executivo, através do Minis-
tério do Interior — DNOS —, que pro-
vidências estão sendo adotadas para
construção de uma ponte sobre o Rio
São Francisco, ligando a Cidade de
Itaguaí, no Estado do Rio de Janei-
ro, à Guanabara, tendo em vista às
péssimas condições da ponte de ma-
deira existente naquele local.

Sala das Sessões, em 11 de dezem-
bro de 1968. — Vasconcelos Tôrres.

REQUERIMENTO

N.º 1.699, DE 1968

Solicita ao Poder Executivo,
através do Ministério do Traba-
lho e Previdência Social — INPS
—, informações sobre construção
de sede para agência em Bom
Jesus do Itabapoana, no Estado
do Rio de Janeiro.

Senhor Presidente:

Requeiro, na forma da preceitua-
ção regimental vigente, informe o
Poder Executivo, através do Minis-
tério

EXPEDIENTE

SERVIÇO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

EVANDRO MENDES VIANNA
DIRETOR-GERAL DO SENADO FEDERAL

WILSON MENEZES PEDROSA
SUPERINTENDENTE

LENYR PEREIRA DA SILVA
Chefe da Divisão Administrativa

MAURO GOMES DE ARAÚJO
Chefe da Divisão Industrial

NELSON CLEOMENIS BOTELHO
Chefe da Seção de Revisão

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL
SEÇÃO II

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Assinatura Via Superfície

Semestre NCr\$ 20,00
Ano NCr\$ 40,00

Assinatura Via Aérea

Semestre NCr\$ 40,00
Ano NCr\$ 80,00

Número avulso NCr\$ 0,20

— O preço do exemplar atrasado será acrescido de NCr\$ 0,02.

Tiragem: 15.000 exemplares

rio do Trabalho e Previdência Social — INPS — que providências foram tomadas para construção de sede para a agência de Bom Jesus do Itabapoana, no Estado do Rio de Janeiro.

Sala das Sessões, em 11 de dezembro de 1968. — Vasconcelos Tôrres.

REQUERIMENTO

N.º 1.700, DE 1968

Solicita ao Poder Executivo, através do Ministério dos Transportes — RFF —, informações sobre construção de passagem de nível em Nova Iguaçu, no Estado do Rio de Janeiro.

Senhor Presidente:

Requeiro, na forma da preceituação regimental vigente, informe o Poder Executivo, através do Ministério dos Transportes — RFF —, que providências estão sendo adotadas para construção de uma passagem de nível, em

frente à Igreja, em Nova Iguaçu, no Estado do Rio de Janeiro.

Sala das Sessões, em 11 de dezembro de 1968. — Vasconcelos Tôrres.

REQUERIMENTO

N.º 1.701, DE 1968

Solicita ao Poder Executivo, através do Ministério da Educação e Cultura, informações sobre auxílios concedidos a ginásios mantidos pela Campanha Nacional de Educandários Gratuitos, no Estado do Rio de Janeiro.

Senhor Presidente:

Requeiro, na forma da preceituação regimental vigente, informe o Poder Executivo, através do Ministério da Educação e Cultura, quais os ginásios mantidos pela Campanha Nacional de Educandários Gratuitos no Estado do Rio de Janeiro foram auxiliados pelo MEC, no ano de 1968.

Sala das Sessões, em 11 de dezembro de 1968. — Vasconcelos Tôrres.

REQUERIMENTO

N.º 1.702, DE 1968

Solicita ao Poder Executivo, através do Ministério da Saúde, informações sobre auxílio concedido aos hospitais do Estado do Rio de Janeiro.

Sr. Presidente:

Requeiro, na forma da preceituação regimental vigente, informe o Poder Executivo, através do Ministério da Saúde, qual o apoio financeiro e/ou em material cirúrgico dado aos hospitais do Estado do Rio, no ano de 1968.

Sala das Sessões, em 11 de dezembro de 1968. — Vasconcelos Tôrres.

REQUERIMENTO

N.º 1.703, DE 1968

Solicita ao Poder Executivo, através do Ministério dos Transportes — Comissão de Marinha Mercante —, informações sobre planos para renovação da frota da STBG.

Sr. Presidente:

Requeiro, na forma da preceituação regimental vigente, informe o Po-

der Executivo, através do Ministério dos Transportes — Comissão de Marinha Mercante —, se existem, e quais, planos para renovação da frota da STBG.

Sala das Sessões, em 11 de dezembro de 1968. — Vasconcelos Tórres.

REQUERIMENTO

N.º 1.704, de 1968

Solicita ao Poder Executivo, através do Ministério dos Transportes — Comissão de Marinha Mercante —, informações sobre deficit da ponte marítima Rio—Santos, do Lóide Brasileiro.

Sr. Presidente:

Requeiro, na forma da preceituação regimental vigente, informe o Poder Executivo, através do Ministério dos Transportes — Comissão de Marinha Mercante —, qual o deficit em 1968, da chamada ponte marítima Rio—Santos, mantida pelo Lóide Brasileiro.

Sala das Sessões, em 11 de dezembro de 1968. — Vasconcelos Tórres.

REQUERIMENTO

N.º 1.705, DE 1968

Solicita ao Poder Executivo, através do Ministério das Relações Exteriores, informações sobre a V Reunião da Comissão Especial Brasil—Argentina de Coordenação (CEBAC).

Sr. Presidente:

Requeiro, na forma da preceituação regimental vigente, informe o Poder Executivo, através do Ministério das Relações Exteriores, quais as conclusões a que chegou a Comissão Especial Brasil—Argentina de Coordenação (CEBAC) em sua V Reunião.

Sala das Sessões, em 11 de dezembro de 1968. — Vasconcelos Tórres.

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — Os requerimentos lidos vão à publicação e, depois, serão despachados pela Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — A Presidência recebeu resposta aos seguintes Requerimentos de Informações:

N.º 868/68, de autoria do Senador Lino de Mattos, enviada pelo Mi-

nistro das Comunicações (Aviso n.º 795, de 9-12-68);

N.º 1.272/68, de autoria do Senador Arnaldo Paiva, enviada pelo Ministro das Comunicações (Aviso n.º 788, de 9-12-68);

N.º 1.353/68, de autoria do Senador Vasconcelos Tórres, enviada pelo Ministro das Comunicações (Aviso n.º 788, de 9-12-68);

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — A Presidência recebeu ofícios do Sr. Ministro da Fazenda, solicitando prorrogação do prazo aos seguintes Requerimentos de Informações:

De autoria do Sen. Lino de Mattos

N.ºs 1.473 e 1.476, de 1968;

De autoria do Sen. Vasconcelos Tórres

N.º 1.483, de 1968.

Se não houver objeção, esta Presidência considerará prorrogado por 30 dias o prazo de resposta dos citados Requerimentos. (Pausa.)

Como não houve objeção, está prorrogado o prazo.

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — A Presidência deferiu os seguintes Requerimentos de Informações:

De autoria do Sen. Vasconcelos Tórres

N.º 1.679/68, ao Ministro dos Transportes;

N.º 1.680/68, ao Ministro do Trabalho;

N.º 1.681/68, ao Ministro dos Transportes;

N.º 1.682/68, ao Ministro dos Transportes;

N.º 1.683/68, ao Ministro dos Transportes;

N.º 1.684/68, ao Ministro das Comunicações;

N.º 1.685/68, ao Ministro da Fazenda;

N.º 1.686/68, ao Ministro da Indústria e do Comércio;

N.º 1.688-B/68, ao Ministro das Minas e Energia;

N.º 1.689/68, ao Ministro da Educação e Cultura;

N.º 1.690/68, ao Ministro da Saúde;

N.º 1.691/68, ao Ministro das Minas e Energia;

N.º 1.692/68, ao Ministro da Saúde;

N.º 1.693/68, ao Ministro das Relações Exteriores;

N.º 1.694/68, ao Ministro da Agricultura;

N.º 1.695/68, ao Ministro da Indústria e do Comércio;

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — Há orador inscrito.

Tem a palavra o Sr. Senador Vasconcelos Tórres.

O SR. VASCONCELOS TORRES

(Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente e Srs. Senadores, o Governo vem de baixar Decreto criando a Comissão do Vale do Paraíba, assunto a que, de longa data, venho dando desvelada atenção e todo o empenho parlamentar, orientado no sentido de ver, esta riquíssima zona do Brasil, devidamente apoiada pelas autoridades governamentais.

Deputado Federal, apresentei longo estudo, consubstanciado num projeto de lei que criava uma autarquia destinada a cuidar não só dos assuntos pertinentes à energia elétrica como a outros de irrigação.

Naquele ensejo, com informações valiosas, tive oportunidade de entrar em contato com as nossas autoridades, com debates mesmo fora do Parlamento, inclusive com autoridades militares.

O projeto, depois de 1964, não pôde ser apreciado, porque a situação impediu que os Deputados e Senadores legislassem em assuntos que demandassem aumento de despesa.

Já no Senado Federal, no ano passado, encontrei a fórmula adequada: apresentei outro projeto, com características semelhantes, mas devidamente enquadrado na Constituição de 67, criando a Superintendência do Vale do Paraíba, a que dava o nome de SUDEVAP.

Sr. Presidente, a exemplo de outros projetos, não só meus, mas também de outros Srs. Senadores, a matéria rolou pelas Comissões, dormindo aquela sono que às vezes colhe de

surpresa uma das Casas legislativas. E é o que vem de acontecer. Antes que a matéria pudesse ser apreciada por estas, o Governo, muito inteligentemente, se adiantou, graças à clareza do General Afonso de Albuquerque, que, diga-se de passagem, é uma autoridade que tem o seu patriotismo conjugado a um conhecimento profundo da realidade brasileira, um estudioso incansável, um homem com uma visão de tudo que interessa de perto ao Brasil. E a cada passo S. Ex.^a compreende, como nenhum outro compreendera até então, que, dessas zonas brasileiras carentes do apoio oficial, sem dúvida uma delas é justamente a que me ocupa a atenção, no momento, a do Vale do Paraíba.

Serve a quatro Estados: o meu, Estado do Rio; o Estado de São Paulo; o Estado de Minas Gerais; e também, Sr. Presidente, o Estado da Guanabara, que têm energia elétrica fornecida pelas usinas que se situam nos Estados do Rio e São Paulo, e que bebem água captada em mananciais fluminenses, por isso um Estado dependente, dos mais dependentes do Vale do Paraíba.

Recordo que o último projeto a que me estou referindo, de criação da SUDEVAP, foi devidamente estudado. Com a cautela que sempre procuro pôr em minhas atividades parlamentares, fui até esse magnífico Escritório que São Paulo mantém em Brasília, justamente no edifício do Anexo do Senado, com uma equipe valiosa.

Tive, Sr. Presidente, a colaboração de vários auxiliares, inclusive da Dr.^a Sílvia Lara, que fez longa e exaustiva pesquisa, fornecendo-me elementos no sentido de que eu pudesse apresentar trabalho esboçado de falhas, como foi feito.

Também, tive a ventura de ver esse projeto discutido nos centros mais importantes do País e, boa acolhida por parte das autoridades da Escola Superior de Guerra e da de Comando do Estado-Maior, todas interessadas em que a situação fosse conduzida não só para exame da matéria proposta aos meus Pares, como para uma solução, que se torna urgente, de vez

que não havia nenhum órgão de comando para centralizar tudo o que diz respeito ao Vale do Paraíba.

Sr. Presidente, talvez detenha eu o recorde, no Congresso brasileiro, na apresentação de projetos que se transformam em lei, sem que esta como a outra Casa do Legislativo se manifestem.

Enquanto o Executivo tem tratamento especial, de 45 dias, para a tramitação de determinados projetos, nós não gozamos o mesmo direito. Aliás, como sub-relator do Poder Legislativo ao Projeto de Constituição de 1967, procurei, ao dar o parecer, encontrar um meio, e apresentei emendas, no sentido de que houvesse a reciprocidade de tratamento. Mas não logrei êxito. E agora colho, não amarguradamente, porque estou aqui para felicitar a iniciativa, colho mais esta lição, de que estava certo, de que estava realmente procurando fazer com que o Congresso Nacional, em determinado prazo, pudesse apreciar as proposições de autoria dos Senhores Parlamentares. Naquela ocasião, defendia eu, não precisava o prazo ser o mesmo do Governo, mas pelo menos se fixasse um lapso de tempo para o exame de proposições apresentadas por Senadores ou por Deputados Federais.

Entretanto, o que vale hoje é o contentamento e, principalmente, elogiar figura do porte do General Afonso Augusto de Albuquerque Lima, homem com que tenho o prazer de conviver, e que é o contrário da demagogia, é o avesso da fantasia, de um realismo impressionante.

Ao passar pelo Exército já demonstrava as suas idéias. Eu tive ocasião, de uma feita, de comentar um discurso seu, a respeito do uso, no Exército, em matéria de armamento, de veículos motorizados de utilidade indiscutível para as nossas forças de terra.

A Amazônia, Sr. Presidente, foi, talvez, o desafio maior que o General Afonso de Albuquerque teve de enfrentar. Hoje, sabemos que com êxito. Manaus já se apresenta com índice de desenvolvimento que deixa muito bem a política adotada pelo Ministro do Interior.

A SUDENE também passou, a exemplo de administrações anteriores, a ter um cuidado especial, por parte do Ministro Afonso de Albuquerque. Assim, também, as outras áreas. No Sul, no Oeste, aqui mesmo, temos, em Goiás e Mato Grosso, organismos regionais cuidando do desenvolvimento de determinadas áreas. Para não ir mais longe, a própria Guanabara, perto do Estado do Rio, já tem a sua área metropolitana, devidamente estudada pelo General Afonso de Albuquerque e sua equipe.

Recentemente, na Assembléia da Guanabara e também na Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, Sua Excelência produziu memoráveis conferências sobre o grande Rio da área metropolitana, dando ênfase ao problema da habitação, principalmente, chegando mesmo a criar uma autarquia especial para dele cuidar, pois, realmente, é dos mais dramáticos, e dos mais graves na chamada área metropolitana do grande Rio.

Entretanto, o grande ato de S. Ex.^a que desejo louvar é a Comissão do Vale do Paraíba, sobre o qual não tenho detalhes. Ontem mesmo solicitei informes mais completos, a respeito da nova Comissão do Vale do Paraíba, que, sei, será integrada por um representante do Vale interessado na área e por um representante do Estado do Rio, do Estado de São Paulo e de Goiás.

Sei que a tarefa é extremamente importante e que os estudos serão feitos pelo Estado de São Paulo, de uma autarquia do Vale do Paraíba, que tive oportunidade de visitar, quando tratava do problema da construção da Usina de Caragatatuba. Quanto à construção desta Usina continua a entender que ela iria ferir os interesses da Guanabara, do Estado do Rio, e também do próprio Estado de São Paulo. Trata-se de matéria que me apaixonou durante muito tempo. Mas, ao ensejo do debate em torno dela, eu me encontrava em São Paulo a fim de conhecer, de perto, o que se estava fazendo nesse sentido. No Instituto de Engenharia de São Paulo, assim como em outras repartições, pude verificar o que ali se faz em matéria de estudo. É motivo de orgulho para qualquer brasileiro ver o que se faz em

São Paulo. O próprio Paraíba é ali estudado em todas as suas minúcias, numa área que se chama, administrativamente, do Vale do Paraíba. Tive oportunidade ainda de ver como é aplicada a técnica aparentemente holandesa, com êxito, com o aperfeiçoamento dos engenheiros paulistas. Realmente, tais estudos me entusiasmaram e me deram, talvez, a noção mais prática do quanto o planejamento, do quanto a ciência pode fazer por este País. Sei que não poderia haver COVAP sem essa equipe maravilhosa que existe no Estado de São Paulo.

Também no meu Estado, Sr. Presidente, mais modestamente, existem especialistas que cuidam do Rio Paraíba. Sabe V. Ex.^a, que esse rio nos preocupa muito, porque ele não é apenas um fator para a geração de energia elétrica; além das atividades complementares de irrigação, tem uma função social imensa descuidada, em algumas áreas. Hoje, o Rio Paraíba é um leito infectado de bactérias, segundo o resultado das amostras colhidas em algumas regiões.

Cito, como exemplo, Rezende, onde está situada a Academia Militar das Agulhas Negras. Ali, também, se colhe água para esse fim. Poderia citar Campos, um dos maiores Municípios do Brasil, em tudo, inclusive o maior Município açucareiro da América Latina. O que se apresenta, ali, em bactérias, é, realmente, estarecedor.

O desvio de águas do Paraíba iria fazer com que a população aumentasse. O rio recebe dejetos; é um rio que, não tendo sido planejado, recebe esgotos de várias cidades. E em várias cidades ele serve, justamente, para o abastecimento d'água das populações.

Dêsse assunto, exaustivamente, já tratei, de outra feita. Neste instante, porém, congratulo-me com o General Afonso de Albuquerque, cuja figura quero novamente trazer à balla.

Sr. Presidente, sinto-me muito feliz, como fluminense, de endereçar, desta tribuna, os meus calorosos aplausos ao Ministro do Interior. Pediria que S. Ex.^a desse — aliás, é de seu feito — rápido andamento para que esta Comissão deixasse a fase puramente de instalação, e ingressas-

se, positivamente, no início de seus trabalhos. Irei acompanhá-los de perto; é o que estimaria.

O apêlo que faço ao Ministro do Interior é de todo referente ao Rio Paraíba. Espero desta tribuna, ainda tecer louvores à Comissão que irá tratar do assunto, posteriormente.

Sr. Presidente, passarei a outro assunto, por sinal referente a um Município à margem do Rio Paraíba: o Município de Três Rios, no Estado do Rio de Janeiro. É uma área industrial muito importante, agora com perspectivas de desenvolvimento cultural muito interessante.

No Estado do Rio de Janeiro, estamos dando também atenção muito carinhosa ao ensino universitário. Não queremos proliferação de faculdades, porque isto não adianta. Não é interessante que as possuamos sem que haja uma infra-estrutura capaz de garantir o seu futuro.

Estamos dando muita preferência às escolas das chamadas Ciências Exatas e Bioquímica; Engenharia no primeiro caso e Medicina no segundo.

Três Rios vai ingressar nesta área e acaba de pleitear a criação da sua Faculdade de Filosofia, cujo processo foi encaminhado ao famoso Conselho Federal de Educação, que tem sido persistentemente criticado por mim, e, a verdade seja dita, levei de vencida todos os obstáculos que esse órgão procurou colocar no caminho da aspiração, não só fluminense mas brasileira.

Agora, praticamente, o Conselho Federal de Educação está quite comigo, desde que favoreceu o Estado do Rio de Janeiro, com a concessão para o funcionamento da Faculdade de Medicina de Vassouras.

O processo relativo à criação da Faculdade de Filosofia de Três Rios está no Conselho Federal de Educação, onde granjeei um grupo de amigos, porque fiz justiça, mas também onde tenho adversários que, se não são pessoais, pelo menos quando pleiteio qualquer coisa há sempre uma espécie de um pé para trás, não diria má-vontade, mas um retardamento, como que a dizer que se eu quisesse, pelo elogio, pelo caminho fácil da bajulação, obteria muito

mais do que com as críticas que tenho feito, do Senado, a respeito da atuação desse Colegiado do Ensino. As críticas, que não são minhas, foram posteriormente endossadas pelo General Meira Mattos, em seu relatório sobre o problema universitário brasileiro.

Mas ao Conselho Federal, não às pessoas, à entidade, dirijo apêlo novamente, e o faço também ao Ministro da Educação, no sentido de que se dê tratamento especial à Faculdade de Filosofia, principalmente porque é um centro que se destina à formação de professores no Ensino Médio, professores de que o Ensino está carente e necessita com muita urgência.

Este, Sr. Presidente, o outro assunto de que eu queria tratar nesta sessão matutina.

Finalmente, parâ encerrar estas considerações, quero comunicar a V. Ex.^a, Sr. Presidente, que enviei à Mesa várias interpelações, entre as quais as seguintes:

— ao Ministério dos Transportes, Comissão de Marinha Mercante, sobre transformação da Frota Nacional de Petroleiros em sociedade de economia mista;

— ao Ministério do Interior — DNOS, informações sobre construção de ponte sobre o Rio São Francisco, ligando a Cidade de Itaguaí, no Estado do Rio de Janeiro, à Guanabara;

— ao Ministério do Trabalho e Previdência Social — INPS —, informações sobre construção de sede para agência em Bom Jesus do Itabapoana, no Estado do Rio de Janeiro;

— ao Ministério dos Transportes, Rede Ferroviária Federal, informações sobre construção de passagem de nível em Nova Iguaçu, no Estado do Rio de Janeiro;

— ao Ministério da Educação e Cultura, informações sobre auxílios concedidos a ginásios mantidos pela Campanha Nacional de Educandários Gratuitos, no Estado do Rio de Janeiro;

— ao Ministério da Saúde, informações sobre auxílio concedido

aos hospitais do Estado do Rio de Janeiro;

— ao Ministério dos Transportes, Comissão de Marinha Mercante, informações sobre os planos para renovação da frota da Superintendência do Transporte da Baía da Guanabara, que cuida da travessia entre Rio e Niterói;

— ao Ministério dos Transportes — Comissão de Marinha Mercante — informações sobre deficit da ponte marítima Rio—Santos, do Lloyd Brasileiro;

— ao Ministério das Relações Exteriores, informações sobre a V Reunião da Comissão Especial Brasil-Argentina de Coordenação (CEBAC).

Era o que eu queria tratar, Sr. Presidente, nesta sessão matutina. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — Tem a palavra o orador inscrito a seguir, o Sr. Senador Clodomir Millet. (Pausa.)

S. Ex.^a não está presente.

Não há mais oradores inscritos.

Da Ordem do Dia consta Trabalho de Comissões.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a presente sessão, anunciando para a sessão ordinária de hoje a seguinte

ORDEM DO DIA

1

PROJETO DE LEI DO SENADO N.º 129, DE 1968 — DF

Votação, em turno único, do Projeto de Lei do Senado n.º 129, de 1968 — DF, que dispõe sobre o Quadro de Pessoal dos Serviços Auxiliares do Tribunal de Contas do Distrito Federal, e dá outras providências, tendo

PARECERES, das Comissões

— de **Constituição e Justiça**:

1.º pronunciamento (Parecer n.º 1.120/68), pela constitucionalidade, com Emendas que oferece de números 1 e 2-CCJ;

2.º pronunciamento (parecer oral, proferido na sessão matutina de 30-11-68),

pela constitucionalidade e juridicidade do substitutivo da Comissão do Distrito Federal;

— de **Serviço Público Civil** (Parecer n.º 1.121/68), pela aprovação do projeto e das emendas da Comissão de Constituição e Justiça, apresentando, ainda, a Emenda n.º 1-CSPC;

— do **Distrito Federal** (Parecer n.º 1.122/68), favorável, nos termos do substitutivo que apresenta, englobando as Emendas n.ºs 1 e 2-CCJ e 1-CSPC;

2

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 48, DE 1968

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo n.º 48, de 1968, originário da Câmara dos Deputados (n.º 86-A/68, na Casa de origem), que denega provimento a recurso do Tribunal de Contas da União, reconhecendo como legal contrato celebrado entre o Ministério da Fazenda e a Remington Rand do Brasil S.A., tendo

PARECER FAVORÁVEL, sob número 1.102, de 1968, da Comissão — de **Finanças**.

3

REQUERIMENTO N.º 1.677, DE 1968

Votação, em turno único, do Requerimento n.º 1.677, de 1968, de autoria do Sr. Senador Gilberto Marinho, requerendo transcrição nos Anais do Senado do artigo "Uma Obra de Amor", de autoria do escritor Gustavo Corção, no qual se exalta a obra realizada pela Fundação Nacional do Bem-Estar do Menor, publicado na edição de 5 de dezembro do jornal "O Globo".

4

PROJETO DE LEI DO SENADO N.º 53, DE 1968

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 53, de 1968, de iniciativa do Sr. Senador Vasconcelos Tôres, que alte-

ra a redação do § 1.º do artigo 67 da Lei n.º 3.807, de 26 de agosto de 1960 (Lei Orgânica da Previdência Social), relativamente à data da entrada em vigor dos reajustamentos dos benefícios em manutenção, tendo

PARECERES, sob n.ºs 702, 703 e 704, de 1968, das Comissões

— de **Constituição e Justiça**, favorável, com votos com restrições dos Senadores Petrônio Portella, Aloysio de Carvalho e Antônio Carlos;

— de **Legislação Social**, favorável, com Emenda que oferece de n.º 1-CLS;

— de **Finanças**, favorável ao projeto e à emenda da Comissão de Legislação Social, e com Emenda que oferece de n.º 2-CF, com voto vencido do Senador Mem de Sá e com restrições do Senador Petrônio Portella.

5

PROJETO DE LEI DO SENADO N.º 98, DE 1968

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 98, de 1968, de autoria do Sr. Senador Vasconcelos Tôres, que garante vencimentos integrais em caso de licença relativa a doença de filho ou dependente menor, e dá outras providências, tendo **PARECERES**, sob n.ºs 982, 983 e 984, de 1968, das Comissões

— de **Constituição e Justiça**, pela constitucionalidade, com Emenda que apresenta de n.º 1-CCJ;

— de **Serviço Público Civil**, favorável, com Emendas que apresenta sob n.ºs 2-CSPC, 3-CSPC e 4-CSPC;

— de **Finanças**, favorável ao projeto e às Emendas de números 3-CSPC, 4-CSPC, com subemenda à Emenda número 2-CSPC, em substituição à Emenda n.º 1-CCJ.

6

PROJETO DE LEI DO SENADO N.º 114, DE 1968

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 114,

de 1968, de autoria do Sr. Senador Nogueira da Gama, que inclui no Plano Rodoviário Nacional as rodovias "Poços de Caldas—Botelhos—Divisa Nova—Alfenas e BR-381—Varginha—Alfenas—Usina de Furnas", e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob n.ºs 1.024, 1.025 e 1.026, de 1968, das Comissões — de **Constituição e Justiça**, pela juridicidade e constitucionalidade, com as Emendas de n.ºs 1-CCJ, 2-CCJ e 3-CCJ;

— de **Transportes, Comunicações e Obras Públicas**, pela aprovação do projeto e das emendas da Comissão de Constituição e Justiça, com as Emendas que oferece de n.ºs 4-CT e 5-CT; e

— de **Finanças**, pela aprovação do projeto e das emendas das Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

7

PROJETO DE LEI DO SENADO N.º 25, DE 1968

Votação (apreciação preliminar da constitucionalidade, nos termos do art. 265 do Regimento Interno), em 1.º turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 25, de 1968, de autoria do Senador João Abrahão, que dispõe sobre a realização das eleições no Distrito Federal para escolha de seus representantes à Câmara dos Deputados e ao Senado Federal, tendo

PARECER, sob n.º 1.105, de 1968, da Comissão

— de **Constituição e Justiça**, pela inconstitucionalidade, com declaração de voto dos Senadores Josaphat Marinho, Nogueira da Gama e Edmundo Levi.

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — Está encerrada a Sessão.

(Encerra-se a Sessão às 11 horas).

ATA DA 12.ª SESSÃO EM 11 DE DEZEMBRO DE 1968

2.ª Sessão Legislativa Extraordinária, da 6.ª Legislatura

PRESIDÊNCIA DOS SRS. GILBERTO MARINHO, DINARTE MARIZ E VICTORINO FREIRE

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

Adalberto Sena — José Guio-
mard — Flávio Brito — Wal-
demar Alcântara — Dinarte
Mariz — João Cleofas — Arnon
de Mello — Aloysio de Carva-
lho — Carlos Lindenberg —
Eurico Rezende — Vasconcelos
Tôrres — Gilberto Marinho —
Benedicto Valladares — No-
gueira da Gama — Celso Ra-
mos.

O SR. PRESIDENTE (Gilberto Marinho) — A lista de presença acusa o comparecimento de 15 Srs. Senadores. Havendo número regimental, de-claro aberta a sessão. Vai ser lida a Ata.

O Sr. 2.º-Secretário procede à leitura da Ata da sessão anterior, que é, sem debate, aprovada.

O SR. PRESIDENTE (Gilberto Marinho) — A Presidência recebeu res-posta aos seguintes Requerimentos de Informações:

N.º 1.449/68, de autoria do Senador Vasconcelos Tôrres, enviada pelo Ministro do Interior (Aviso n.º BSB/500, de 9-12-68);

N.º 1.503/68, de autoria do Senador Adalberto Sena, enviada pelo Ministro da Educação e Cultura (Aviso n.º 752-Br, de 5-12-68).

O SR. PRESIDENTE (Gilberto Marinho) — A primeira parte do Expediente é destinada, nos termos do requerimento de autoria do Senador Vasconcelos Tôrres, a homenagear a Marinha de Guerra, no decurso de sua Semana.

Tem a palavra o Senador Vasconcelos Tôrres.

O SR. VASCONCELOS TÔRRES (Não foi revisto pelo orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, a Marinha de Guerra do Brasil está comemoran-

do a sua "Semana". Já é fato corriqueiro, no calendário de nossa Armada, essa "Semana" que tem seu dia máximo a 13 de dezembro, quando se recorda o aniversário de nascimento do Almirante Tamandaré.

Há longos anos e em todos os tempos, não só nas unidades navais de terra ou de mar, esses oito dias, com programação diversa, têm o sentido de demonstrar ao povo brasileiro sua vocação marítima, aquela mesma vocação exaltada pelo imortal Rui Barbosa: o oceano que é grande parte de nossa vida. Eu diria: de quase toda nossa vida de Nação, porque só agora, após quatro séculos, iniciamos a penetração do interior, e a devassa da nossa hinterlândia. Mas, assim mesmo, a presença da Marinha de Guerra é inegável.

Aqui em Brasília temos a presença da Marinha. Recordo-me, Sr. Presidente, de que há oito anos atrás, quando se procurava implantar a nova Capital, o primeiro gesto positivo de demonstração clara e eficiente de que a presença da Marinha de Guerra ia-se efetivar foi justamente a marcha histórica do Corpo de Fuzileiros Navais. Ninguém acreditava que fosse possível, da Guanabara chegar-se a Brasília a pé. Testemunhamos este feito, verdadeiramente espartano, de brasileiros de todos os quadrantes, que integraram a caravana pioneira. No dia da inauguração de Brasília — bem me lembro porque era Deputado Federal e vim participar dos trabalhos de instalação da nova Capital — tive o ensejo de assistir ao entusiasmo, posso dizer, sem exagero, da população de Brasília que já existia naquela época e a outra flutuante, constituída por nós, quando foi anunciado que o Corpo de Fuzileiros Navais ou, melhor dizendo, a Marinha de Guerra do Brasil iria desfilar.

Veio a pé, Sr. Presidente. É um paradoxo, os homens do mar andando por terra. Tirei a conclusão, naquela hora, de que, se a Marinha, como o próprio nome indica, tem que andar pelas águas atlânticas e pelas águas fluviais de nossa terra, naquele instante ela demonstrava o seu sentido nacional, para a satisfação daqueles que amam esse ramo das Forças Armadas, como é o meu caso. E não há novidade nisso porque, na minha lon-

ga carreira parlamentar, no dia 11 de junho ou na semana de dezembro, comemorativa da Marinha, sempre, através de um requerimento ou através de um discurso estive presente, como que a demonstrar, pela minha palavra, o agradecimento que nós brasileiros devemos àqueles que continuam as tradições brasileiras. Faço questão de frisar: tradições brasileiras e não tradições guerreiras da Marinha do Brasil...

O Sr. José Guimard — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. VASCONCELOS TÔRRES — Com prazer, Senador José Guimard.

O Sr. José Guimard — Agrade-me sumamente testemunhar esse aprêço e essa amizade que V. Ex.^a sempre teve pela Marinha. E a prova derradeira é essa que acaba de dar lembrando-a, neste momento em que ela está comemorando a "Semana da Marinha"; assim faz justiça e muito me agrada, repito, dar testemunho, de que V. Ex.^a sempre foi amigo de nossa Marinha de Guerra e também pelo fato de esse elogio partir de cidadão civil dos mais ilustres, que é V. Ex.^a

O SR. VASCONCELOS TÔRRES — Muito obrigado, Senador. E eu poderia, antes do encadeamento da homenagem que o Senado presta à Marinha, por meu intermédio, dizer que até no Estado longínquo que o Senador José Guimard representa, até lá, os marujos brasileiros estão presentes. A Amazônia, hoje, tem condições de tranquilidade, aliadas à segurança nacional, pela presença da Marinha. Recentemente, o atual Chefe das Forças do Mar criava ali um Distrito Naval. E, antes mesmo que esta providência tivesse sido tomada, as nossas corvetas iam do estuário do rio-mar até os pontos mais recônditos, fazendo-se sentir a presença da Marinha não só para dar a imagem da Pátria brasileira como para prestar assistência social à região, talvez mais desassistida, mais abandonada e mais carente dessa presença da Pátria, que chegava e chega, através dos navios da nossa Marinha. É o caso, também, Sr. Presidente, de Mato Grosso. E, quando eu citava o oceano que é aquela fronteira que nos sugere a meditação, ia justamente procurar adentrar-me no território brasileiro, citando o Amazonas em homenagem à região que V. Ex.^a re-

presenta. Mas também no Sul do Brasil, os navios brasileiros singram o estuário do Prata, fazendo-se sentir a presença da Pátria em Mato Grosso, através da base de Ladário, essa histórica base, importante não só por causa da Guerra do Paraguai, mas também agora para o desenvolvimento econômico do Brasil.

O Sr. José Guimard — Permite-me V. Ex.^a outro aparte? (Assentimento do orador.) — Mais uma vez V. Ex.^a está falando com muita propriedade. A Marinha, podemos dizer, chega a toda parte. Queria lembrar a V. Ex.^a, apenas, porque V. Ex.^a sabe disso tão bem quanto eu, que a Marinha, até mesmo nas nossas fronteiras terrestres, tem atuado, através das Comissões Demarcadoras de Limites. Um dos seus mais ilustres chefes, Comandante Braga Aguiar, podemos dizer, encheu as páginas daquela sua Comissão de Limites, bem conhecidas em toda a Amazônia e prestou serviços tão relevantes, tão notáveis, em tempo de paz, que mereceu do Presidente Vargas as seguintes palavras: "Não só a guerra tem heróis. A paz também tem seus heróis". São esses da Comissão Demarcadora de Limites.

O SR. VASCONCELOS TÔRRES — Exato.

V. Ex.^a sentiu, no início da minha oração, que a presença da Marinha não significa apenas o oceano. A Marinha também está nas nossas vias fluviais, nas hidrovias com que sonha para fazer a realização do grande anelo nacional, que é a integração física.

Agradeço, meu prezado colega, a intervenção de V. Ex.^a, que é muito autorizado, porque V. Ex.^a é representante da zona mais distante desta Pátria e bem sabe que a Marinha não é apenas o mar, nem o rio, mas é a própria presença da nacionalidade, na demarcação de fronteiras, na assistência social aos desassistidos e é a bandeira do Brasil. Ela chega onde há um pedaço de rio, onde há um braço de mar. É por isso mesmo que hoje o Senado a reverencia, na semana em que ela se confraterniza com o povo, como que a demonstrar que sem Marinha o Brasil praticamente não poderia ir para a frente.

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

O SR. VASCONCELOS TÔRRES — Com prazer.

O Sr. Adalberto Sena — Quero, associando-me às homenagens, deixar registrado, num aparte ao seu discurso, que na generalidade abordou todos esses aspectos da Marinha brasileira, um fato bastante significativo, ocorrido creio que há pouco mais de um ano: uma unidade da Marinha Brasileira percorreu, do Estado do Amazonas até a cidade de Cruzeiro do Sul, no Estado do Acre, cerca de 2.000 quilômetros, para levar assistência, sobretudo assistência médica, às populações ribeirinhas de todo esse percurso, incluindo esse ponto terminal que é Cruzeiro do Sul. E não quero perder a oportunidade deste aparte para manifestar a profunda emoção com ouvi do nobre Senador José Guimard uma referência ao Comandante Dias de Aguiar, grande amigo meu e grande amigo da minha terra, homem que, na sua simplicidade e na dedicação ao trabalho, prestou realmente grandes e memoráveis serviços àquela região, quer na delimitação das fronteiras, quer na sua constante prestimosidade em face dos sofrimentos do povo daquela região.

O SR. VASCONCELOS TÔRRES — Sr. Presidente, a homenagem está feita.

Como homem do litoral, do Estado do Rio de Janeiro, é com satisfação que ouvimos os apertes do mais novo Estado da Federação, através dos seus dignos representantes, a salientar, como disse no início da minha oração, a presença da Marinha na vida brasileira, pois, mesmo sendo impessoal como instituição, tem uma presença através às suas figuras históricas que a nossa terra, o Estado do Rio, deu à Marinha. Citaria, em primeiro lugar, o Almirante Saldanha da Gama, filho de Campos, e também aquele vulto que me tem levado a uma veneração permanente pela Marinha porque aprendi a querer bem a essa Força pelas lições, pela gratidão, pela amizade e pelos ensinamentos de uma das maiores figuras da velha província e que hoje é um dos ídolos, está na galeria dos heróis da Marinha de Guerra, o Almirante Ari Parreira.

O Sr. Carlos Lindenberg — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. VASCONCELOS TÔRRES — Com muita honra e prazer.

O Sr. Carlos Lindenberg — Registre-se a admiração que todos nós temos pelos grandes vultos da História Pátria, pelos Almirante Tamandaré, Almirante Saldanha e todos aqueles que, de Barroso até hoje, se têm salientado a serviço da Pátria. Solidarizo-me com V. Ex.^a nessa homenagem — na qual, creio, toma parte, com satisfação, todo o Senado da República —, à Marinha de Guerra do Brasil que tem prestado os mais inestimáveis serviços à nossa Pátria.

O SR. VASCONCELOS TÔRRES — Perfeito. Agora, com o aparte de V. Ex.^a é bem grande a faixa litorânea constituída pelos Estados do Espírito Santo e do Rio de Janeiro, e temos de reconhecer, com espírito de brasilidade, o que a Marinha foi, tem sido e há de ser o melhor agente da integração nacional.

Nos nossos Estados vizinhos, e no seu, nobre Senador Carlos Lindenberg, há a presença material da Marinha através da Escola de Aprendizes Marinheiros, como existe no Nordeste e no Sul do Brasil.

Pena que toda essa vocação, toda essa simpatia, todo esse amor ainda não tenham tido compreensão maior, e o nosso mar, fonte da nossa riqueza, a imagem mesma da Pátria, seja pasto do arrivismo internacional, da cobiça, e só o patriotismo, a capacidade de luta, o esforço desdobrado por horas a fio, sem descanso, de Marinha que precisava ser, pelo menos, cem vezes maior do que é atualmente, é que muitos males têm sido evitados.

Sr. Presidente e Srs. Senadores eu, o quanto pode um representante do povo, liguei-me, e falei há pouco, ao lado sentimental. Mas não é ele que prevalece na orientação desta homenagem. Ele prevaleceria — e é importante a quem sabe ser grato, a quem sabe ser amigo sempre, é que, nesta oportunidade em que falo, tenho diante de mim a figura de Ari Parreira.

Preside o Senado neste instante, ocasionalmente, o Senador Dinarte Mariz, do Estado do Rio Grande do Norte. Se falo como fluminense em Ari Parreira, penso que a gente potiguar o conheceu de perto e pode admirá-lo ainda mais, porque, na hora difícil da II Guerra Mundial, a presença desse marinheiro foi definitiva para a vitória das forças aliadas.

Há episódios, Senador Dinarte Mariz, Presidente ocasional de nossos trabalhos, que mostram, na personalidade do homem de quem falo neste instante, mais a alma do marinheiro. Recordo, aqui, um fato que o Almirante Ingram, comandante das forças navais no Atlântico Sul, tendo chegado a Natal, na base de Parnamirim, teve o cerimonial todo preparado, com a tropa formada tanto de marinheiros dos Estados Unidos quanto de marinheiros brasileiros. Mas houve, Sr. Presidente, diante da situação de fato, um detalhe — havia, apenas, um mastro e não deveria ser içado o pavilhão da grande república do norte. A base naval, através do seu comando, ignorava certas providências e o almirante Ari Parreira disse que os brasileiros só compareceriam se, em primeiro lugar, apesar de estarmos lutando pela mesma causa da liberdade, fosse içado o pavilhão verde-amarelo. E isso aconteceu, e o Almirante Ingram, segundo soube eu que tive a ventura de escrever a vida de Ari Parreira, ainda na minha juventude, demonstrava, realmente, o que é a formação naval brasileira, a compreensão de um marinheiro cem por cento identificado com o sentimento do seu povo. E, dali para a frente, não houve mais problema, porque a causa era comum — nós estávamos engajados na mesma tese de derrotar o nazi-fascismo. V. Ex.^a, nobre colega, está sorrindo, como que a confirmar que, se o Estado do Rio tem veneração por Ari Parreira, muito rio-grandense do Norte, hoje, tem também, e o quer como filho honorário, pela atuação impecável, patriótica, correta, inquebrantavelmente digna de grande chefe da Marinha de Guerra do Brasil.

Sr. Presidente, nesta homenagem, timbrei em sair dos lugares-comuns, das frases feitas. Todo ano, na Semana da Marinha, os discursos quase se repetem pela exaltação às grandes figuras da Armada, que não são da Armada, porque, Armada e Brasil, para mim, significam uma coisa só:

Barroso, Tamandaré, Saldanha da Gama e tantos outros.

A solenidade chega a ser quase protocolar, diria mesmo, rotineira. Mas, agora, requeremos mais uma vez, esta manifestação do aprêço do Senado Federal à Marinha de Guerra. Nesta semana, eu quis conchamar todos os representantes do povo para uma verdadeira manifestação, face aos acontecimentos internacionais. Nem sequer, neste instante, detalharia a minha atuação, ainda, no Palácio Tiradentes.

Primeiro, defendendo a tese de que a Marinha tinha verdadeira paixão para possuir um navio aeródromo, não com luxo, porque a crítica maliciosa, falaz, inconveniente, tive de enfrentá-la, às vezes com violência. Diziam que o Brasil não precisava de porta-aviões, brinquedo de luxo para uma Nação subdesenvolvida. Esta frase é de um parlamentar. Entretanto, teve de ser refutada, esmagada, porque não era para atender ao simples desejo de ter um porta-aviões que a Marinha de Guerra lutava, e sim pelo adestramento de sua gente, pelo seu aperfeiçoamento, porque, em matéria de segurança, não podíamos ficar na dependência de nações mais fortes.

Todos aqui estão lembrados da batalha que não foi apenas da Câmara, mas também do Senado, a que, naquela época, não tinha a honra de pertencer.

O Almirante Mattoso Maia Forte, cujo nome pronuncio como exemplo de dignidade da Marinha, enfrentou momentos dos mais difíceis, dos mais árduos para a nossa Armada, a fim de que os aviadores-navais pudessem ser adestrados, não para a Marinha em si, mas para a defesa deste território imenso, deste litoral extenso. E o navio-aeródromo já prestou serviços, por exemplo, detetando a presença indevida, insolente de embarcações soviéticas, como o "Kegostov", objeto de longo discurso meu nesta Casa, navio que não pôde explicar sua missão no Atlântico Sul. Sua presença foi notada, primeiramente, pela corveta "Angustura" e, depois, pelo porta-aviões "Minas Gerais" — e só temos um — que, com sua aparelhagem de radar, conseguiu interceptar, conseguiu fazer valer sua autoridade,

conseguiu fazer com que a embarcação soviética chegasse ao Porto de Santos.

Então, através das evasivas do comandante russo, pudemos descobrir que não era apenas o "Kegostov" que assim procedia, mas, também, outros navios russos. Alguns vêm sob a capa de missão científica, outros como pesqueiros, mas todos armados de aparelhos eletrônicos os mais modernos, à busca de posição no Atlântico Sul. Justamente a Rússia deseja posições na área do Atlântico Sul, não, propriamente, numa competição com os Estados Unidos, mas, a fim de exercer uma coação, através do poderio bélico naval, sobre a nossa gente, no sentido de que, amanhã, viéssemos a ser uma espécie de bucha de canhão, de carniça, para os apetites da política internacional. Não foi o "Kegostov" apenas que para cá veio, com finalidades escusas, vieram navios de outras bandeiras, também. Este País é dotado, pela natureza, de condições excepcionais de fortuna, na plataforma submarina. Por isso mesmo, tivemos casos com várias Nações. Do próprio Mar das Caraíbas, onde existem bases e portos de falsos pesqueiros, de todas as nacionalidades, têm vindo para o Brasil, a fim de esgotar os recursos da fauna marítima. Há, ainda, outros motivos, porque, o Brasil empobrecido é a riqueza de muita gente. No entanto, um Brasil rico é, justamente, o que deseja a Marinha de Guerra. Por isso, tem ela lutado pelo reaparelhamento da sua frota. E com que dificuldades, Srs. Senadores!

No entanto, para outros setores da atividade governamental se carregam recursos.

Já falei aqui, nesta Casa, do plano para construção de navios-patrolhas, pelos nossos próprios estaleiros. Estes deveriam ser em número, no mínimo, de cem, mas foram reduzidos, depois para cinquenta. O Ministério do Planejamento, talvez dentro da teoria de que não podemos gastar muito, reduziu para dez e agora, apenas dois estão sendo construídos, não nos estaleiros nacionais, que têm capacidade ociosa, mas no Arsenal de Marinha. Aproveito a oportunidade para uma referência elogiosa ao Arsenal de Marinha porque muito antes da implan-

tação dos estaleiros no Brasil, já ali, na Ilha das Cobras, sob a responsabilidade do Almirante Regis Bittencourt, se construíram destróieres, navios de melhor categoria, semelhantes aos que eram feitos não só nos Estados Unidos, Japão e Inglaterra.

Sr. Presidente, nesta Semana da Marinha, repito, não me quero ater às louvaminhas, ao incensamento comodista, protocolar, bajulatório, poderia dizer mesmo. Quero conchamar o Congresso brasileiro, o povo brasileiro, a meditar nesta Semana — quando as pesquisas científicas de países que não têm interesse em preservar a democracia no mundo se dirigem a este esquecido Atlântico Sul, cuja defesa a responsabilidade imensa está pesando quase que exclusivamente sobre a Marinha de Guerra do Brasil.

Andando por esses quatro cantos do mundo, e lendo, como todos têm — porque o político é obrigado, pela carreira que abraçou, a ler, a ser informado — vejo que quase de semana a semana sobe um satélite da União Soviética, do tipo "Cosmos" — tipo intermediário, que existem outros aperfeiçoados, e que procuram fotografar, procuram todos os elementos sobre o Atlântico Sul, que é a fronteira abandonada da democracia!

O americano tem a sinceridade de dizer o que pesquisa; o russo, pesquisa e não anuncia. Hoje, tenho a convicção de que o certo desinteresse da América do Norte poderá custar muito caro não apenas ao Brasil, mas, ao colosso do Norte, que nos tem dado esse ônus pesadíssimo, e que, apenas vem, com uma presença honorífica, de quando em quando, através da chamada Operação UNITAS, onde — Sr. Presidente, permita-me a sinceridade o Congresso Nacional — o que há de mais atraente é a Banda de Música da Marinha dos EE. UU. Vem aqui por uma semana ou duas, e volta; vem por um espaço muito curto, deixando ao Brasil a tarefa imensa de continuar patrulhando o nosso litoral, hoje infestado de falsos pesqueiros soviéticos. Hoje — mais do que nunca — a ameaça está a nossas portas, porque a União Soviética sai do mar Negro, está no Mediterrâneo, no Atlântico Norte, eles se confrontam. Enquanto não existirem submarinos

atômicos no Atlântico Sul e cruzadores moderníssimos da parte da América do Norte, eles estão aqui, Sr. Presidente. E estão porque há petróleo na costa africana, há petróleo em Dakar, há petróleo em Angola, recentemente descoberto, em Cabinda onde há, talvez, a fonte mais apreciável da produção de óleo mineral desses últimos tempos. E essas ilhas desertas e esse litoral aí abandonado! Durante a guerra passada, ali, nas barbas da fortaleza da Baía da Guanabara, submarinos alemães desembarcavam sem fiscalização nenhuma. Hoje, já não é mais segredo que se aprende Português na Rússia, e, inclusive, há traidores, há agentes aqui que recebem carinhosamente essa influência alienígena. A atuação brasileira da Marinha de Guerra não tem sido devidamente apreciada porque estamos com navios que em outros países já teriam a sua obsolescência decretada. Entretanto, continuam eles trafegando, às vezes, com pequenas avarias nas máquinas, e com defeito de toda natureza, mas singrando os nossos mares, nesse patrulhamento extraordinário. Por isso Sr. Presidente, o meu discurso, hoje, não é laudatório, discurso simplesmente de homenagem, mas um convite ao povo brasileiro, através da tribuna do Congresso, à meditação, em defesa da Marinha. Entendo que, defendendo a Marinha, estaremos defendendo a nós mesmos, ou seja, a Pátria Brasileira.

O Sr. Ruy Carneiro — V. Ex.^a permite um aparte?

O SR. VASCONCELOS TORRES — Com todo prazer.

O Sr. Ruy Carneiro — Quero louvar V. Ex.^a e dar-lhe os meus aplausos pela deliberação de, nesta tarde, fazer tão bonito discurso em homenagem à Marinha de Guerra, uma vez que o Brasil comemora a Semana da Armada Brasileira. V. Ex.^a, quando iniciava o seu discurso, falou a respeito do "Minas Gerais". Foi travada uma batalha, naquela oportunidade; houve dificuldade para que a Marinha adquirisse o porta-aviões, e eu fui um dos Senadores, como muitos outros, que votaram a favor, que aplaudiram a aquisição do "Minas Gerais". Quando estive com o Superintendente da Organização Henrique Lage, a Marinha fez vários con-

tatos com a organização e comprou corvetas a que deram os nomes de "Peixe", "Piranha" e outros. Mas, Senador Vasconcelos Tôrres, para um País com as costas do Brasil, isto não representa nada. O sacrifício é necessário para comprar novos destróieres, novos navios de guerra, para fazer o patrulhamento da costa. No Nordeste, vemos, por exemplo, costas, como a da Bahia, e costas enormes para o Norte. Se não forem fiscalizadas, ficarão abandonadas. Os navios, como diz V. Ex.^a, saem para fazer patrulhamento já com alguns defeitos. As informações que tenho são de que são imensas as dificuldades dos oficiais, dos engenheiros navais, dos mecânicos, para pôr ordem àquilo, porque máquina velha, navio velho, obsoleto, é pernicioso, é antieconômico, não vale de nada nem para nada. A país como o nosso, de costas infinitas, grandes, não é luxo ter a sua Armada renovada e conservada, sobretudo renovada, sempre que necessário, não tanto de embarcações como os cruzadores "Almirante Barroso" e "Tamandaré", ou o porta-aviões "Minas Gerais", que se desloca, com dificuldade, é um navio grande, mas de outros tipos de navios para fiscalização de nossas costas, as do Maranhão, Ceará, Paraíba, Pernambuco. Aplaudo, Excelência, o seu discurso. V. Ex.^a falou no Almirante Matoso Maia, Ministro da Marinha no Governo de Juscelino Kubitschek, que fez a compra do porta-aviões e que, se não me engano, era do Estado de V. Ex.^a, como também o Almirante Ari Parreira, grande figura da Marinha de Guerra brasileira.

O SR. VASCONCELOS TÔRRES —

Somos um Estado naval.

O Sr. Ruy Carneiro — Assim, quero juntar ao discurso de V. Ex.^a as minhas palavras modestas. Quero que a Paraíba esteja presente, jogando flôres à Marinha de Guerra que faz o policiamento das nossas costas e, nas horas mais difíceis, garante a nossa situação nas lutas do mar.

O SR. VASCONCELOS TÔRRES —

Fico satisfeito em receber o aparte de V. Ex.^a porque, na área nordestina, é justamente onde a Marinha assegura a prospecção do petróleo; são as nossas corvetas que garantem a so-

berania da nossa plataforma submarina.

Lá está a PETROBRÁS n.º 1, nas costas de Sergipe, de Alagoas e da Paraíba, no trabalho de prospecção. Reporta-se V. Ex.^a ao caso do "Minas Gerais". Recordo-me de que V. Ex.^a, aliás, todo o Congresso Nacional, a não ser vozes isoladas, manifestou-se pela aquisição do porta-aviões "Minas Gerais". Outra batalha, porém, que tivemos de travar, discretamente, foi a da instalação da Base Aeronaval de São Pedro de Aldeia, ponto inicial de cobertura ao primeiro navio-aeródromo.

Qualquer dispêndio feito, que se faça ou se venha a fazer, no particular, redundará em lucro, pela defesa da soberania brasileira.

E, se se puder medir a soberania brasileira por partes, diria que pelo menos 80% dela está justamente no litoral e sob a guarda e garantia da Marinha de Guerra do Brasil.

O Sr. Clodomir Millet — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. VASCONCELOS TÔRRES — Com prazer.

O Sr. Clodomir Millet — Nesta homenagem que o Senado, pela palavra de V. Ex.^a, está prestando à Marinha de Guerra do Brasil, permito-me destacar um ponto capital: ninguém melhor do que V. Ex.^a para falar em nome do Senado, nesta oportunidade. Com o seu enciclopedismo, conhecendo tôdas as matérias sobre as quais fala e até mesmo pensa sem falar, V. Ex.^a está prestando um grande serviço traduzindo os sentimentos da Casa, que são sentimentos de respeito e, sobretudo, de agradecimento às grandes tarefas que têm cabido à Marinha e das quais se tem desincumbido com gallardia, visando, sobretudo, o amor à nossa terra, o amor ao Brasil. A Marinha de Guerra, desde a independência até os nossos dias, em todos os grandes acontecimentos da nossa história, tem dado um concurso saliente e notável, contando com o apoio decisivo do nosso povo, embora nem sempre facilitada a sua ação por falta daqueles elementos essenciais a que V. Ex.^a se referiu, elementos que, autorizados pelo próprio Governo, como seria de desejar,

trariam o engrandecimento da nossa Marinha. Houve tempo em que se cuidou de obter donativos para aplicá-los no melhoramento da nossa frota, providências estas que, evidentemente, não resolveriam a situação. A nossa Marinha, merece tôdas as homenagens do povo brasileiro, do nosso Governo e, sobretudo, do Legislativo, onde, tôdas as vezes que nos é solicitado apoio, este se tem manifestado sempre favorável. V. Ex.^a está fazendo — repito — um grande discurso, levando à Marinha de Guerra brasileira o apoio unânime desta Casa e a solidariedade de todo o povo brasileiro.

O SR. VASCONCELOS TÔRRES —

Sr. Presidente, é mais uma manifestação de um Estado do litoral. V. Ex.^a, Senador Clodomir Millet, falando com aquele indispensável conhecimento, aponta o esforço da nossa Marinha, nos estudos que faz de ponta a ponta, do Oiapoque ao Chuí, na vigilância dos interesses brasileiros.

O Sr. Clodomir Millet — Permita V. Ex.^a, a propósito, dizer que nós, no Estado do Maranhão, estamos muito satisfeitos com os estudos que estão a cargo da Marinha, estudos oceanográficos, relativos às nossas costas. As costas do Maranhão, já mereceram o levantamento completo. Este trabalho, que se vinha desenrolando há muitos anos, hoje, graças à atuação dos dirigentes da Marinha de Guerra, estão se processando e esperamos que cheguem a bom termo. São estudos essenciais, indispensáveis ao litoral imenso que temos, onde as dificuldades naturais para um levantamento dessa ordem são grandes. Esperamos que esses estudos se completem para que possamos ter, realmente, por onde começar na defesa dessa mesma costa brasileira.

O SR. VASCONCELOS TÔRRES —

Esta é uma das contribuições mais expressivas da Marinha através de sua Diretoria de Hidrografia e Navegação, onde os estudos oceanográficos têm sido feitos.

Hoje, pode-se navegar porque os nossos hidrógrafos da Marinha de Guerra, longe das suas famílias, longe dos seus lares, das suas bases, per-

correm, como percorreram, a Lagoa dos Patos, a Lagoa Mearim, os meandros que há por todo êsse litoral, pelo Rio Amazonas e também as vias interiores.

É, realmente, um traço que o aparte de V. Ex.^a apenas antecipa, porque eu também desejaria exaltar, no dia de hoje, em homenagem a essa verdadeira ciência que a Marinha de Guerra pratica, que é a Hidrografia, beneficiando, diretamente, não só a Marinha Mercante nacional mas a de todos os países do mundo.

Concedo aparte ao nobre Senador pelo Estado do Ceará.

O Sr. Waldemar Alcântara — Eu me permito dar uma pequena contribuição ao brilhante e patriótico discurso que V. Ex.^a está proferindo, para salientar um aspecto que, a meu ver, é muito valioso. Refiro-me às escolas de aprendizes marinheiros existentes, sobretudo, no Nordeste, através das quais a Marinha realiza uma ação realmente pedagógica, preparando homens que se tornarão úteis à Pátria, como também passarão a exercer uma profissão digna. V. Ex.^a já salientou êste aspecto mas, para nós, nordestinos, especialmente, essa missão pedagógica educacional da Marinha é sobretudo válida.

O SR. VASCONCELOS TORRES — Senador Waldemar Alcântara, o aparte que eu gostaria de receber, de todos os que estão neste instante se manifestando na homenagem à Marinha de Guerra, seria o de um representante do Ceará, porque pergunto: haverá maior vocação de marinheiro do que a do cearense?

Desprezamos pelo nosso desaparelhamento naval, aquilo que está no sangue do cearense, dêsse brasileiro que sai barra afora, sem bússola, sem instrumentos de navegação, numa jangada tosca e regressa à praia com um sacrifício imenso, para garantir a manutenção da pobre família nordestina, baseada no Ceará. Isto é Marinha, Senador Waldemar Alcântara!

Poderíamos apresentar milhares de cearenses cuja vocação, cujo pendor vocacional para o mar é indiscutível. Aquêles que se lança ao mar em jangada tosca, de madeira, amarrada com embira, o que não poderia fazer em uma belonave de aço, com tele-

guiados, com mísseis?! V. Ex.^a completa extraordinariamente êste quadro de apoio que o Senado Federal dá, hoje, através de minhas palavras, aos homens que fazem com que todos nós tenhamos orgulho da nossa Marinha que, sendo desaparelhada, sendo pobre, é viril, como o foi na Primeira Guerra, como o foi na Segunda, como está sendo agora, talvez na ameaça da Terceira, com navios que não se intimidam com os conjuntos eletrônicos de belonaves russas e as interpellam e fazem com que cheguem aos portos, sob a mira de um canhão 75 ou, às vezes, até sem canhão, somente pela autoridade moral que o marinheiro de nossa Pátria tem em fazer respeitar nosso litoral.

O Sr. Flávio Brito — Permite-me V. Ex.^a um aparte?

O SR. VASCONCELOS TORRES — Com prazer!

O Sr. Flávio Brito — Na oportunidade em que V. Ex.^a presta, em nome do Senado, homenagem à Marinha, nós, que representamos o Amazonas, não poderíamos deixar de nos pronunciar, dizendo da gratidão que todos os amazonenses têm pelos inestimáveis serviços que a Marinha brasileira presta naqueles rios, não só no policiamento de suas águas, como na assistência médica às populações ribeirinhas. A Marinha, com seus pequenos navios, assiste a toda área ribeirinha de nosso Estado, prestando, com carinho, auxílio de que tanto necessitam aquelas populações. Ainda como diz muito bem V. Ex.^a, há a assinalar a coragem dêsses nossos patriotas, muitas vezes em barcos não tão bem equipados, passam meses e meses sem regressar a Manaus, longe de suas famílias, com um único objetivo: servir bem, servir ao Brasil, servir à região dos seus irmãos da Amazônia.

O SR. VASCONCELOS TORRES — Êste é o sentido mais belo, meu Senador, da nossa Marinha que, adentrando pelo Rio Amazonas, vai prestar êsse tipo de assistência, vai garantir as nossas fronteiras, vai levar a bandeira do Brasil às margens daquele rio que é um motivo de orgulho nosso mas que, não fôra a Marinha, continuaria sendo pasto da cobiça internacional. Acho que só o fato de um navio da Armada estar singrando

aquelas águas representa um alerta àqueles que desejam fazer com que a Amazônia se desligue dêsse corpo uno e indivisível que é o território brasileiro. Fico grato, neste instante, pelo seu aparte, nobre Senador. A Amazônia já havia falado anteriormente pelo representante do Estado do Acre, mas agora é o próprio Estado do Amazonas, pela voz de V. Ex.^a, que manifesta, nesta sessão de homenagem à Marinha de Guerra do Brasil, o seu reconhecimento ao serviço não puramente de ordem estratégica, de ordem de segurança nacional, mas a êsse outro que tem sido, em todos os tempos, uma das tarefas mais bonitas da Marinha, que é o da assistência social ao brasileiro pobre e desassistido.

Sr. Presidente, apesar de tudo o nosso litoral é desguarnecido. Há pouco falava na Operação Unitas...

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

O SR. VASCONCELOS TORRES — Com prazer, Senador João Cleofas.

O Sr. João Cleofas — Ao ingressar neste recinto tenho o prazer e o orgulho de ver que V. Ex.^a interpreta o pensamento unânime do Senado, nesta homenagem à gloriosa Marinha de Guerra do País. Quero trazer a solidariedade e o aprêço incondicional do povo de Pernambuco à manifestação de V. Ex.^a e do Senado da República. Pernambuco, que oferece a sua costa como ponto mais avançado do Continente Sul-Americano, Pernambuco que ainda na última guerra ofereceu contribuição tão valiosa e tão espontânea para que servisse de base no Nordeste às forças que defendiam a causa da civilização e da democracia, Pernambuco não pode deixar de vir compartilhar dessa manifestação por demais oportuna, justa, que V. Ex.^a, nesta hora, interpretando o pensamento de todo o Senado, presta à Marinha de Guerra do nosso País. E' o que me cabia dizer, Senador Vasconcelos Torres, ao ingressar agora neste recinto.

O SR. VASCONCELOS TORRES — E o disse muito bem, Senador João Cleofas. Pernambuco, como ponto mais avançado da nossa costa, conhece de perto a atuação da Marinha. Eu diria mesmo, respondendo ao apar-

te de V. Ex.^a, que para a Marinha de Guerra, Pernambuco constitui um desafio, pois é a área mais próxima do litoral africano, onde hoje singram os navios da armada soviética e onde poucos navios nossos podem fazer um patrulhamento efetivo.

Disse-se, há pouco, da vocação marítima do cearense. Eu poderia generalizar, dizendo do nordestino, porque também a mesma coragem, a mesma vocação para o mar, no Estado de V. Ex.^a se verifica. E durante a guerra passada, Pernambuco foi justamente o ponto nevrálgico, e continua sendo.

Temos que cuidar da Marinha, não em defesa de Pernambuco mas da nossa Pátria, porque Pernambuco é Brasil e ali deveremos ter, talvez, um dos pontos básicos de uma concentração de fogos e de vigilância da nossa esquadra, em defesa da soberania nacional.

O Sr. João Cleofas — A base naval do Nordeste, grande obra do Recife, encontra-se, neste momento, paralisada. Vamos fazer apêlo também aos altos poderes da República para que aquela base naval seja concluída.

O SR. VASCONCELOS TORRES — Por isso digo e repito, Sr. Presidente, que a homenagem não seria apenas congratulatória. Seria um exame de consciência sobre os problemas navais na "Semana" da gloriosa Marinha de Guerra.

Este é um apêlo que não é só de V. Ex.^a, não é só de Pernambuco, porque não há regionalismo quando se trata da Marinha de Guerra — é em defesa do Brasil. Embora tanto se fale em carência de recursos, não se pode, entretanto, de maneira nenhuma, prejudicar a Marinha. Com navios obsoletos, ultrapassados, não se poderá garantir, não digo a soberania, pois esta pode ser uma ficção, mas a própria economia do Brasil, de que a Marinha tem sido uma guardiã vigilante em todos os tempos.

Concedo o aparte, com muito prazer, ao nobre Senador Benedicto Valladares.

O Sr. Benedicto Valladares — Represento, nesta Casa, um Estado central, sem litoral — o que muito lamentamos — mas devo declarar que na minha terra se tem grande admi-

ração pela Marinha de Guerra. Diversos filhos de Minas Gerais foram marinheiros ilustres, dentre os quais podemos citar Saldanha da Gama. Estou, pois, ouvindo com grande atenção o discurso patriótico de V. Ex.^a em homenagem à Marinha de Guerra.

O SR. VASCONCELOS TORRES — Muito obrigado. Eu diria a V. Ex.^a que Minas tem dado grandes marinheiros ao Brasil. Conheço vários e citarei um que é uma grande figura da nossa Marinha — o Almirante Penido Burnier, de uma família que tem dado notáveis marinheiros ao Brasil.

Concedo o aparte ao nobre Senador Victorino Freire.

O Sr. Victorino Freire — Sou um grande admirador da Marinha do Brasil, sempre procurei estudar a sua história. Quando fazia exame de História do Brasil, no Ginásio, caiu-me, na prova oral, o ponto "Batalha Naval de Riachuelo". Então, lembrava-me de que, com 14 ou 15 anos de idade, acompanhava o antigo Chefe da Casa Militar do Dr. Arthur Bernardes, que foi meu amigo, General Antenor Santacruz Pereira de Abreu, numa conferência do Clube Naval. Iria falar um dos heróis da Batalha do Riachuelo, o Barão de Teffé, que era, então, na Batalha, o 1.º-Tenente Antônio Luiz, da canhoneira Araguari, e ele escreveu — era poeta — a Batalha em magníficos versos. Fiquei tão empolgado com a poesia do Almirante Teffé que, num esforço de memória, vou deixá-los, um ou dois, no discurso de V. Ex.^a

Dizia ele:

"Mas Barroso os contém:

Primeiro fale quem primeiro

Rompeu a ousada marcha.

Reina o silêncio,

Enfim, atentos todos

nas palavras do Comandante Abreu

Prerrompe a glória!

Abria a marcha

Esplêndida, a fragata

Que o destino cruel

Arrebatou-me o barco

Partido e manobrado

Por um oceano de sibilantes bombas

Em vão aos tiros.

Ofertei meu peito,

Cai envolto em sangue,

Mas com vida, sem louros,
Mas com a palma do martírio
Que a triste campa vai levar-me
em breve

E as taças empunhando exclamam
juntos:

Honra ao brio infeliz, mas não
vencido."

Essa, Sr. Senador Vasconcelos Torres, é a tradição, as glórias, o passado e o presente da Marinha. Feliz a Pátria que com tais filhos conta.

O SR. VASCONCELOS TORRES — Perfeito. É a síntese, em que a poesia define e dá bem a dimensão exata do arrôjo, da coragem, da brasilidade do marinheiro patriótico.

Sr. Presidente, quero frisar bem que esta homenagem não tem um mero sentido congratulatório, porque é antes um pretexto para que se medite na hora difícil que todo o mundo atravessa, e particularmente o Brasil, quando, repito, o Atlântico Sul está abandonado, está desguarnecido a não ser pela presença esporádica da operação "Unitas". E tanto isto é verdade que as marinhas sul-americanas, particularmente a nossa e a do Uruguai, que é muito pequena, e a da Argentina, que é um pouco maior, já resolveram unir as suas forças porque hoje é ponto pacífico que não haverá mais guerras de conquista na América Latina. Há um inimigo de fora. Há duas posições no mundo.

Nós somos aliados naturais e irreversíveis da democracia, mas há uma outra nação imperialista, esta sim, Sr. Presidente, que saiu do Mar Negro, já tem a sua flotilha de destroyers desfilando pelo Mediterrâneo e já está sendo detectada no Atlântico Sul. Então as nossas marinhas já se unem, tivemos a Operação Atlantes recentemente, mas dentro de uma falta de recursos que me dispense de registrar neste instante porque é tão evidente, superada tão-somente pela coragem, pelo arrôjo, pelo patriotismo, pela deliberação de defender a democracia nesta parte do mundo. Uma outra operação se fez recentemente, em tom cerimonial: navios de guerra do Brasil aliados a dois ou três destroyers portugueses porque — esta é uma advertência que deve ser feita no dia de hoje, nesta Casa — há territórios portugueses na África onde foi constatada presença de petró-

leo em tal quantidade, que a cobiça internacional para lá se dirigiu imediatamente. Aqui, temos o exemplo do "Kegostrov" e de outros navios russos e outros falsos pesqueiros, de outras bandeiras também.

Daí timbrar, nesta homenagem à Marinha, em não ser laudatório, em ser tanto quanto possível explícito, no sentido de conclamar as nossas autoridades a que dêem o apoio indispensável à nossa Marinha.

Há esse temor muito verde-e-amarelo de gastos, de verbas que não constam do Orçamento, mas entendendo, Sr. Presidente, que qualquer investimento em favor da Marinha será altamente lucrativo, já que não é só para a guerra que a nossa Marinha se prepara.

A Marinha de Guerra do Brasil, na paz, tem funções extraordinariamente importantes, não só aquelas há pouco mencionadas da pesquisa hidrográfica e oceanográfica, mas da coletânea de dados valiosos à ciência do mar, porque como se sabe em todo o mundo, já se realizam debates sobre o potencial dos recursos existentes no mar.

Na nossa Marinha, hoje, há um setor especializado com esse objetivo. E, aqui, abro um parêntese, para homenagear uma figura que deixou de pertencer ao Brasil, extrapolou-se — a do Almirante Paulo Moreira, disputado pela ONU, pela UNESCO. Convidado que foi para sair da nossa Pátria, dentro daquela terrível evasão de cérebros que temos registrado nos últimos tempos, resolveu aqui permanecer, como o seu amor à Marinha, podendo receber ordenados fabulosos no exterior. É um nome conhecido em todo o mundo, por seus trabalhos de pesquisas, como a de proteínas dos peixes, condensada em um pó que foi criado pela Marinha e que dá condições aos brasileiros de ter saúde permanente e evitar uma série de doenças endêmicas que, de ordinário, desgastam a saúde do povo brasileiro.

O Sr. João Cleofas — Permite V. Ex.^a acrescentar uma informação ou uma lembrança?

O SR. VASCONCELOS TÔRRES — Com prazer.

O Sr. João Cleofas — V. Ex.^a pode citar, igualmente, o Almirante Álvaro

Alberto, o organizador do Conselho Nacional de Pesquisas no País, em 1950.

O SR. VASCONCELOS TÔRRES — Acrescentarei o Almirante Álvaro Alberto, pioneiro em ciência nuclear e, também, o Almirante Otacilio Cunha.

O Sr. João Cleofas — V. Ex.^a completou o que eu ia, realmente, dizer. Ia deter-me nalguma informação a mais sobre o Almirante Álvaro Alberto. V. Ex.^a o citou muito bem. Ao seu nome pode-se reunir o do Almirante Otacilio Cunha, porque foram os dois que, no Brasil, deram um rumo seguro aos trabalhos sérios, objetivos e realísticos que estão sendo executados pelo nosso Conselho Nacional de Pesquisas.

O SR. VASCONCELOS TÔRRES — E eu acrescentaria o nome do Almirante Aires que, inclusive, teve uma posição destacada na Conferência Internacional de Energia Atômica, em Viena, hoje, é autoridade que deve ser obrigatoriamente consultada, em matéria de energia nuclear, em todos os setores. Só lamento que não sejam ampliados os quadros da Marinha porque ela, além de fornecer cientistas, prepara os homens que cuidam, em tempo de paz, do nosso litoral, os oficiais da nossa Marinha Mercante. Só mesmo através da experiência dos nossos oficiais da Marinha poderiam ser preparados pilotos, maquinistas, navegadores, na Escola situada à Avenida Brasil, que tanto conhecemos e que é objeto e fruto da dedicação dos nossos oficiais competentes.

Sr. Presidente, ainda dentro da diátrix que me tracei para prestar esta homenagem, queria não reclamar, mas pedir que o Plano de construção, de renovação da nossa frota tivesse caráter prioritário.

Não é possível, com a capacidade dos nossos estaleiros, sejam alguns ociosos. Já temos o *know how* brasileiro, a engenharia naval de primeira qualidade. Como podemos jogar fora esta experiência? Temos os estaleiros da Guanabara, do Rio, de São Paulo, do Rio Grande do Sul e de outras unidades da Federação.

Os desenhos dos nossos engenheiros navais podem transformar-se em realidade. Aqui, Sr. Presidente, não querendo, de maneira alguma, a serie-

dade deste discurso, lembraria que, em linguagem de Marinha, se chama "cica". Temos, por exemplo, um navio americano. Este, precisando de peça, temos que importá-la da Inglaterra, Estados Unidos, Holanda ou Alemanha. Então, temos navios construídos nos Estados Unidos, com peças de outros países. Só mesmo a capacidade de improvisação, a inteligência do povo brasileiro, consegue que essas unidades flutuem e cumpram suas tarefas: "Cica" é a expressão usada na Marinha, baseada no nome de determinado doce, que apresenta latas com quatro tipos diferentes. Também a indústria brasileira funciona... É uma gíria da Marinha que nos convoca a meditação, para que tenhamos uma unidade naval legitimamente brasileira conjugada, evidentemente, aos interesses nacionais. O Brasil, não sendo dado à guerra de conquista, pertencendo a um agrupamento ideológico, dele tem que participar, não como subalterno, mas como líder incontestado, figura esta, há pouco, reconhecida pelo Presidente de um dos maiores países, se não em extensão, pelo menos, em autoridade pela sua economia, pela sua tradição democrática: o Chile. O Presidente Eduardo Frei disse, aqui, em Brasília, que reconhecia a liderança do Brasil.

Sr. Presidente, eu não queria aludir a outras tarefas da Marinha, como, por hipótese, o auxílio que poderia prestar à Fazenda, na fiscalização do contrabando. Sei que não se preparam oficiais na Marinha para as funções de polícia. Mas, sem a colaboração da Marinha de Guerra, o contrabando existirá sempre no Brasil. O contrabando só pode ser apurado, só pode ser verificado através das corvetas, através do patrulhamento, porque as unidades civis não têm preparo, não têm categoria funcional para enfrentar a rede de criminosos do mar, de navios-piratas. Assim, paralelamente à Polícia Marítima, a Marinha poderia exercer essa função.

Sr. Presidente, chamei bem a atenção dos meus colegas para o problema do Atlântico Sul.

Esta homenagem de minha parte à Marinha de Guerra, interpretando o pensamento do Senado Federal, há de ser marcada pelo convite ao povo

brasileiro para que medite acerca do importante papel do Atlântico Sul.

É oportuno, neste ponto, examinemos alguns setores da posição brasileira, no que tange ao tráfego marítimo.

É supérfluo dizer-se que nossa economia se estriba na importação, por via marítima, de grande volume de mercadorias. Cerca de 70% do petróleo usado pelo Brasil é importado da Venezuela e do Oriente Médio. Os 30% restantes, produzidos na Bahia, têm de ser transportados por mar para os portos de Santos e do Rio, para refinamento e redistribuição por toda a costa, também por via marítima. O carvão usado, nas usinas siderúrgicas, ou é importado, ou é transportado, por mar, das minas de Santa Catarina. A precariedade das vias internas de comunicações impede que grandes quantidades desses produtos possam ser transportados por terra. Por outro lado, o desenvolvimento das nossas rodovias nos últimos anos e a dielização das ferrovias tornam o nosso sistema de transportes terrestres dia a dia mais dependentes do petróleo transportado por via marítima. Assim, dois produtos vitais para a economia nacional dependem, praticamente, de modo exclusivo, do tráfego marítimo.

Eu gostaria Sr. Presidente, mais uma vez, de frisar nesta hora, que o soviético tem demonstrado uma inusitada predileção, um interesse estranho pelas atividades oceanográficas que vêm crescendo principalmente no Atlântico Sul. Navios especializados, de grande porte, e de aparelhagem eletrônica moderna, indiscutivelmente, têm singrado as nossas costas e chegado aos nossos portos, com relativa frequência.

A Oceanografia é uma ciência que interessa, de perto, à pesquisa, ao desenvolvimento econômico, mas principalmente tem correlação com a segurança nacional, ou melhor dizendo, com o interesse militar.

Ao tempo em que pesquisam os oceanos, no desejo de ampliar os conhecimentos da natureza, segundo dizem, e incrementar a indústria da pesca, os soviéticos preparam caminho para operação de seus submarinos. Posso dizer, Sr. Presidente, com

a responsabilidade de Senador da República, que, no Atlântico Sul, submarinos atômicos da União Soviética estão, com frequência, permanentemente detectados pela nossa Marinha de Guerra.

Sr. Presidente, tomam eles informações, de toda natureza; sob o pretexto da pesca apuram a temperatura, a salinidade da água, relevo e natureza do fundo, são as que têm prevalência para que um submarino possa ser considerado como de boa atuação. Por isso, entendo que, dentro em breve, chegaremos ao paradoxo de que, se não aparelharmos a nossa Marinha, os russos conhecerão melhor as nossas costas do que nós mesmos.

Não podemos aceitar isto, Sr. Presidente. Sem olhar os dias atuais, sem olhar política, sem olhar o momento que atravessamos internamente, sem pensar se estamos nesta ou naquela posição — posição muito passageira, pois só a Pátria é eterna — aqui vai a advertência de um brasileiro: precisamos aparelhar a Marinha de Guerra. Como, recentemente, vimos no caso do "KEGOSTOV" — o russo gabava-se de ter aparelhagem eletrônica que ninguém conhecia — se não temos recursos, temos meios de interpretação e de análise. E pôde-se, justamente, verificar que o navio não era oceanográfico, era navio rastreador de satélites, era um navio espião, desses como outros que infestam as nossas águas.

Sr. Presidente, falo nisto, nesta hora da meditação em defesa da Marinha — e defesa da Marinha, repito, é defesa do Brasil. Justamente no dia de hoje posso comunicar à Casa, que a União Soviética acaba de anunciar seu orçamento para a defesa. São 17 bilhões e 700 milhões de rublos — cerca de 19 bilhões de dólares — o que significa o maior orçamento militar jamais aprovado em tempos de paz.

E, Sr. Presidente, será apenas para a competição com os Estados Unidos? Para o campeonato de ver quem tem mais força? Quem tem mais navios?

Senhores Senadores, espero que atentem bem para as minhas palavras: é para conquista de posição! Posições na área completamente abandonada do Atlântico Sul, na África, na costa africana ocidental e na costa sul-americana. Atentemos para

essas cifras que bem podem significar um até-logo à trégua desarmamentista apregoada pelos homens de Moscou e, às vezes, aceita pelas autoridades do Departamento de Estado norte-americano. Então, que a América compreenda que nós vamos defender-nos, porque ninguém tocará nesta terra impunemente. Mas, diante dos recursos da guerra atômica, da tecnologia moderna, vamos para um sacrifício imenso. É preciso que haja uma interpretação do fenômeno não unilateralmente, mas em termos de conjunto, para que possamos, em unidade de América, defender esse patrimônio, ou seja, o que chamamos de civilização ocidental e civilização cristã.

Sr. Presidente, estou-me alongando, mas queria também dizer que a Marinha do Brasil, dentro do quadro de dificuldades com que se apresenta, tem sido um complementador das atividades industriais.

No Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro constroem-se máquinas, peças, para a indústria. O Estado de São Paulo, de vez em quando, solicita o Arsenal de Marinha. Temos ainda a capacidade, o espírito de criatividade do trabalhador brasileiro, e tudo isto tem possibilitado ampliar-se o sistema de produção. Aqui, nesta hora de meditação, eu faria uma pergunta à indústria brasileira, que tanto tem recebido da Marinha: Que fez a indústria pela Marinha? Nada, Sr. Presidente. Esse egoísmo, talvez para alguns industriais venha a se constituir num paradoxo, porque eles se beneficiando, e a Marinha tem **Know-how**, e não dando nada, a Marinha, amanhã, poderá pagar bem caro por essa displicência; sem espírito de crítica, eu desejaria muito que houvesse o binômio Indústria-Marinha, e que os nossos industriais, principalmente paulistas, compreendessem que devem abrir mão de certa parte de lucro para colaborar — não dar à Marinha, o que seria inaceitável — mas, para colaborar com a Marinha, entendendo ser esta a melhor maneira de defender os seus próprios interesses. Esta é uma tese que pretendo desenvolver em outra oportunidade.

Sr. Presidente, voltarei ao problema do Atlântico Sul em outro ensejo. Ao encerrar estas considerações, queria dizer a V. Ex.^a que o honrado Ministro

da Marinha, Almirante de Esquadra Augusto Hamann Rademaker Grönewald, baixou Ordem do Dia que será lida depois de amanhã, dia 13, Dia do Marinheiro — Semana da Marinha está sendo comemorada — onde ele personifica os ideais da Marinha na figura histórica do Almirante Tamandaré, dizendo, entre outras coisas:

(Lendo)

O culto cívico ao Patrono da Marinha não se reduz, apenas, a um preito de gratidão; maior é a reverência aos seus dotes morais e marinheiros, aos seus trabalhos em benefício da coletividade, a constelação de qualidades capazes de motivar as gerações que se sucedem a crer, com firmeza, no primado dos bens espirituais, contrapondo-o a quaisquer disfarces do materialismo contagiante e deletério, por mais sutis sejam os meios com que este se tente inocular.

Mais do que a palavra, convence a imagem; mais do que todos os elevados propósitos, domina o exemplo. E ele a última instância da palavra; é a mais perfeita forma da imagem.

Destaco este trecho da Ordem do Dia do Comandante Rademaker, figura impoluta que bem simboliza o que a Marinha deseja, o que a Marinha quer, o que a Marinha sonha, porque S. Ex.^a é um oficial identificado com os sentimentos mais puros da marinhagem e da brasilidade.

Esta imagem, Sr. Presidente, devemos tê-la como um guia. E eu, falando como um guia, irei encerrar estas palavras dizendo que, se existe navegação no Brasil, isto se deve à assistência que a Marinha de Guerra dá aos faróis, aos homens, nos pontos mais salientes do território. No meu Estado, temos dois, noutros Estados, existem vários faróis. A Marinha de Guerra ou vai pelos navios ou, então, agora, modernamente, pelos helicópteros, abastecer esses postos, ou levar informações.

O farol, Sr. Presidente, é luz, luz que ilumina e devassa distâncias em milhas e milhas, dá a boa rota, dá a diretriz segura; é a bússola luminosa que faz que os marinheiros possam chegar aos seus portos. Essa luz, a Marinha ajuda a acender, auxiliando o Brasil, e essa luz desejáramos fixá-la para que iluminasse os cami-

nhos escuros do nosso chamado subdesenvolvimento. Entendo que, se pudéssemos olhar com objetividade para a nossa Marinha de Guerra, estaríamos nos engrandecendo positivamente, nesta era do desenvolvimento.

Aqui levanto a tese de que ajudar a Marinha é uma maneira de promover o nosso desenvolvimento. Encerrando estas minhas palavras, eu me congratulo com a Marinha de Guerra do Brasil, na pessoa do seu Ministro, Almirante Augusto Rademaker, de seu Estado-Maior, de todos oficiais, de todos suboficiais, de todos os sargentos, de todos os praças e marinheiros, marinheiros que exercem atividade profissional diferente da de outras armas, e só a Marinha tem esse tipo de profissional, que ama o seu navio, ama o seu quartel, ama o seu estabelecimento, ama a sua base. Ali fica a sua família, é a sua família que está ao lado dessas unidades.

Quero também dizer uma palavra de homenagem aos funcionários civis das unidades industriais da Marinha, nos arsenais, nos estabelecimentos navais, nos Centros de Armamento.

E, como fluminense, Sr. Presidente, falando nesta homenagem requirida por mim, particularmente, queria, às vésperas da minha partida para a Capital do meu Estado, endereçar uma palavra de agradecimento ao Comandante Borba, a maior autoridade naval do Estado do Rio, Diretor do Centro de Armamentos da Marinha.

Amanhã, assistirei a uma solenidade que mostra bem como o povo se identifica com a Marinha. É a inauguração de um monumento a todos os mortos da Marinha Mercante e da Marinha de Guerra, nas duas últimas grandes guerras. Lá estarei, ao lado deste homem que, a exemplo do Comandante Diócrates Siqueira, dois comandantes da Diretoria de Armamento, compreendeu bem a necessidade da confraternização entre o povo e a Marinha.

E por ser povo e Marinha, amanhã, ainda dentro das comemorações da "Semana da Armada", lá estarei, como neste instante, certo de haver cumprido o meu dever, exaltando a nossa gloriosa Marinha de Guerra,

não com um discurso protocolar, rotineiro, mas convocando todo o povo e as nossas autoridades a perceber que a Marinha precisa, o quanto antes, ter a compreensão do Governo no sentido da obtenção dos recursos financeiros, porque sem a Marinha o Brasil não poderá ir para a frente. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Dinarte Mariz) — A Mesa, pela sua Presidência, se associa às justas e merecidas homenagens que a Nação presta, nesta semana, à sua Marinha de Guerra. O Brasil, que foi descoberto pelos caminhos do mar; que teve como berço de sua civilização as praias de nossas costas; que levou nos mastros dos nossos navios de guerra, pela primeira vez, a outras nações, de outros continentes, as cores da nossa bandeira; que mandou pelos nossos mares a sua primeira mensagem aos povos civilizados, faz muito bem em reverenciar, em homenagear a nossa Marinha de Guerra. Portanto, merecidas são as homenagens que estão sendo prestadas, nesta semana, em todos os recantos da Pátria, à nossa brava, heróica Marinha de Guerra.

As homenagens da Mesa incorporam-se às da opinião pública do nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Gilberto Marinho) — Tem a palavra o nobre Senador Nogueira da Gama.

O SR. NOGUEIRA DA GAMA (Não foi revisto pelo orador.) — Sr. Presidente e Srs. Senadores, ocupo a tribuna, neste momento, para, em poucas palavras, deixar registrado nos Anais do Senado o vigésimo aniversário, transcorrido ontem, da Declaração Universal dos Direitos do Homem, aprovada por Resolução da III Sessão Ordinária da Assembleia Geral das Nações Unidas. Cerca de dezenove anos antes dessa data, o Instituto de Direito Internacional, em sua sessão de doze de outubro de 1929, em Nova Iorque, adotou uma Declaração Internacional dos Direitos do Homem, baseada em preceitos inscritos nas Constituições americana e francesa do fim do século dezoito sobre a matéria.

Nas considerações que precederam à declaração do Instituto, consta expressa referência à Emenda 14.^a à

Constituição dos Estados Unidos, que dispõe o seguinte:

(Lendo)

"Nenhum Estado privará quem quer que seja de sua vida, sua liberdade e sua propriedade, sem devido processo jurídico, e não negará a quem quer que seja, em sua jurisdição, a igual proteção das leis."

Pondera-se, ainda, nos **considerandos** desse Instituto:

(Lendo)

"A Corte Suprema dos Estados Unidos decidiu, por unanimidade, que dos termos dessa emenda resulta que ela se aplica na jurisdição dos Estados Unidos "a toda a pessoa, sem distinção de raça, cor ou nacionalidade, e que igual proteção das leis é uma garantia das leis iguais."

São apenas seis os dispositivos dessa Declaração a que me refiro, mas desejo que conste do meu discurso apenas o seu art. 1.º, porque nêle se consubstancia, em largo teor e em linguagem insuscetível de qualquer dúvida, a compreensão das mais amplas garantias dadas aos direitos do homem.

Está assim redigido esse primeiro artigo:

"É dever de todo Estado reconhecer a todo indivíduo, o direito igual à vida, à liberdade e à propriedade, e conceder a todos, dentro do seu território, plena e completa proteção desse direito, sem distinção de nacionalidade, sexo, raça, língua ou religião."

Bem se vê, Sr. Presidente, que tanto a declaração do Instituto como a da Assembléia das Nações Unidas, têm por base a que resultou da Revolução Francesa. E o principal objetivo de ambas, é, sem dúvida, o de dar ao homem a segurança de que os seus direitos fundamentais deveriam ser respeitados, para que ele não mais se revoltasse contra o desprezo, o desrespeito, o arbitrio, a ofensa, a opressão, a tirania, ou qualquer forma de restrição de suas liberdades ou direitos.

O Sr. Josaphat Marinho — Permite V. Ex.ª um aparte?

O SR. NOGUEIRA DA GAMA — Com prazer.

O Sr. Josaphat Marinho — É excepcional a oportunidade, Senador Nogueira da Gama, com que V. Ex.ª assinala o 20.º Aniversário de adoção da Declaração Universal dos Direitos do Homem. Se a guerra, a Segunda Grande Guerra, permitiu o restabelecimento dos regimes livres, nem por isso estão os povos conquistando a segurança indispensável ao uso dessas prerrogativas fundamentais. Evidentemente V. Ex.ª não precisa de mandato neste instante para dizer que fala em nome de todos os seus companheiros. V. Ex.ª o faz pela unidade de nosso pensamento em favor do respeito rigoroso a essas prerrogativas da cidadania, sobretudo no momento em que, a começar pelo nosso País, devêmo-nos dobrar em vigilância para que esses direitos sejam acatados, a partir dos governantes.

O SR. NOGUEIRA DA GAMA — Muito grato ao nobre Senador Josaphat Marinho pelo aparte que nesta hora me dirige, dando-me sua preciosa cooperação e investindo-me de mandato que muito me honra, com a autorização que me confere, em nome de nossos companheiros, para falar, também, neste instante, pelo Movimento Democrático Brasileiro.

Sr. Presidente, esse grande escritor francês que todo mundo conhece pela sua fama e pela sua inteligência, que é Jacques Maritain, conceitua, com grande acerto, os direitos fundamentais do homem, quando diz o seguinte:

(Lê)

"A pessoa humana transcende o Estado, visto que o homem tem um destino superior ao tempo e põe em jogo o que nêle interessa a esse destino!"

Trata ele, nessa sua conceituação, sem dúvida, dos direitos fundamentais do homem, considerado este apenas como homem.

Esse destino superior a que se refere o grande escritor francês, em virtude da própria essencialidade da cultura da criatura humana, foi sempre sentido, notado, percebido desde as eras mais remotas e nem mesmo a escravidão logrou impedir sua mani-

festação sobre os mais variados aspectos. Era natural, por isso, que ele tornasse evidente, ao longo dos tempos, isso que se pode chamar de dignidade da pessoa humana, qualidade ou predicado que somente graças às revelações ou às manifestações evangélicas pôde tornar-se mais compreensível ou mais acessível à generalidade das pessoas ou das criaturas.

Sempre houve, entretanto, uma distinção entre Direito Natural, Direito das Gentes e Direito Positivo. Seria desnecessário que eu viesse, neste pequeno registro, deter-me neste aspecto do problema, pois que o Senado conhece muito bem toda essa matéria do Direito das Gentes e do Direito Positivo.

Não é demais, porém, repetir que o Direito Natural diz mais respeito à criatura humana no que ela é, no que ela exprime, no que ela contém em si mesma, no homem propriamente considerado como tal, sem prejuízo dos deveres e dos direitos que igualmente tem.

O direito das Gentes, no complexo com que ele se apresenta entre uma nação e outra, é também conhecido de todos e podemos bem distingui-lo, do Direito Positivo, que é a lei escrita, em cada País, para regular as relações não só de ordem privada, como de ordem pública.

Entretanto, o mais importante de tudo aquilo por que a humanidade tem lutado, aqueles princípios pelos quais a inteligência dos homens mais ilustres tem combatido, é a fixação dos princípios básicos que assegurem ao homem o reconhecimento dos seus direitos fundamentais. E esses direitos constam das declarações a que de início me referi no meu discurso.

Sr. Presidente, a Declaração Universal dos Direitos do Homem, aprovada pela ONU, consta, ao que me parece, de 30 artigos, versantes todos eles sobre uma gama, ou uma variedade de direitos e atividades exercidas pelo homem. Cuida da liberdade, da propriedade, da saúde, da vida, da educação, assegurando ao homem, sob todos esses aspectos, o reconhecimento do que lhe pertence, do que ele deve

fazer e limitando, igualmente, o que lhe é proibido praticar.

Sr. Presidente, decorridos 20 anos dessa Resolução proclamada pela ONU, de grande e transcendental importância, poder-se-ia perguntar, se esses direitos por ela assegurados estão sendo assim admitidos, respeitados, em todas as nações, consideradas livres. Poder-se-ia perguntar, Sr. Presidente, se em vez da valorização do homem, nesses 20 anos, a preocupação não é, ainda, a de valorização das nações, olhadas do ponto de vista sócio-econômico, vistas pela sua geopolítica e sob outros aspectos, de ordem interna e externa.

Infelizmente, Sr. Presidente, a resposta não é favorável. Mesmo os mais otimistas homens públicos ao examinarem os fatos que em seus países ocorrem, serão conduzidos ao reconhecimento da triste verdade de que os direitos fundamentais do homem não estão sendo ainda assegurados.

Nós — que vivemos no continente americano — podemos dar disto vivo e constante testemunho, porque é comum assistirmos a fatos, neste lado do mundo, que comprovam não haver, em verdade, o reconhecimento, ainda, desses direitos, não só no que tange à liberdade, mas também aos direitos de assistência que o homem precisa receber do Estado. Sofre ele, ainda, grandes deficiências, luta ainda com embaraços de toda ordem e se vê tripudiado, menosprezado, relegado às piores condições sócio-econômicas. Em algumas regiões do mundo, vive como pária, noutras, sofre como escravo.

Desejo referir, por exemplo, Sr. Presidente, o problema da educação, que em 1961, o Senado discutiu, em diversas sessões, quando por aqui tramitou a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Lembro-me de ter participado ativamente desse projeto, ao qual ofereci um substitutivo...

O Sr. Adalberto Sena — Projeto do qual foi V. Ex.^a um brilhante Relator, aliás.

O SR. NOGUEIRA DA GAMA —... largamente justificado e debatido, tendo sido meu antagonista o nobre Senador Mem de Sá que, não obstante, aceitou numerosas proposições de mi-

nha autoria, que, constam hoje, da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional.

Mas, Sr. Presidente, dizia, então, em discurso que proferi, neste Senado, a 23 de agosto de 1961, o seguinte:

(Lendo)

"Senhor Presidente, na Declaração Universal dos Direitos do Homem, votada pelas Nações Unidas, no seu art. 26, se assegura de modo amplo o direito à educação. O grande escritor Jean Plaget, professor da Universidade de Genebra e diretor do *Bureau National d'Education*, em trabalho intitulado "Le Droit à l'Education dans le monde actuel" incluída na obra "Le droit l'esprit", preparada para a UNESCO, dá-nos esta magnífica definição: "A Educação é, nem mais nem menos, o direito do indivíduo a se desenvolver normalmente, em função das possibilidades de que dispõe e a obrigação para a sociedade de transformar essa possibilidade em realização efetiva e útil". Esta interessante definição cuida, sem dúvida, da verdadeira evolução interior do indivíduo. Ela lhe vai ao âmago para mirar-se na sua personalidade ainda obscurecida pela infância e pela idade, visando a demonstrar que a educação nada mais é do que o meio pelo qual as possibilidades de cada indivíduo se manifestam, se caracterizam, se tornam em condições de atuar de maneira eficiente e útil, no meio social.

É uma definição que se compadece e se amolda aos valores intrínsecos da personalidade, ainda em estado embrionário, como acabei de dizer. E é uma definição, Senhor Presidente, que põe em grande relevo e demonstra a grande importância do problema da educação, inclusive no que depende do combate ao analfabetismo.

A UNESCO está realizando uma campanha, por várias regiões do globo, para extirpar o analfabetismo, para erradicá-lo. Essa campanha tem mais larga difusão precisamente nos países de economia escassa, ou subdesen-

volvidos. Não nos esqueçamos, portanto, da magnitude do problema da escola primária."

Minha referência, Sr. Presidente, à escola primária nesse trecho que acabo de ler se justificava, pois me empenhei àquele tempo no sentido de serem atribuídos maiores recursos do Orçamento da União ao ensino primário por ela ministrado. A meu ver, o projeto vindo da Câmara não atendia, como seria de desejar-se, de modo mais amplo, esse aspecto do problema, não atribuindo à escola pública primária recursos em volume suficiente para as necessidades de todo o País. Sustentei, por isso, nesta Casa uma grande luta no sentido de que esses recursos fossem aumentados ao máximo previsto pela Constituição além de, se possível, criados outros em lei ordinária, sob várias formas, então sugeridas.

Daí a referência que fiz à escola primária, mostrando a necessidade da sua difusão juntamente com as escolas profissionais, em todo o território do nosso País.

Quero, ainda, transcrever tópico daquele discurso, porque ele vai me permitir, mais adiante, formular considerações que se ajustam ao registro que ora faço à Declaração dos Direitos Fundamentais do Homem:

(Lendo)

"Está na linha do trabalho que venho realizando nesta Casa, rigorosamente de acordo com os princípios que aqui defendo. A escola primária, na verdade, é a única comum a todos, porque, enquanto todos por ela passam ou devem passar, sem distinção de raça, de política ou de religião, só um pequeno número prossegue em busca de ensinamentos novos e de novos conhecimentos em outras escolas de nível mais elevado.

A escola primária é a única de extensão nacional. Veja bem o Senado que emprego as palavras com a mais absoluta precisão e segurança. A escola primária é a única de extensão verdadeiramente nacional, é a escola de todos, do rico que dá esmola que o pobre pede e recebe. É a escola das crianças, que asseguram no

futuro, como disse, a sucessão das gerações, dos homens e das mulheres, preservando a sobrevivência da nacionalidade.

Na escola básica, Senhor Presidente, é a escola nacional, repito, é a escola do mundo porque na escola primária está o foco irradiador da solidariedade humana, que começa primeiro a ser incutido na alma da criança, sob forma bruxoante, para depois se expandir na mocidade e na idade adulta."

Continuei eu, Sr. Presidente, nesse discurso, dizendo o seguinte:

(Lendo)

Nosso País está lutando pelo seu desenvolvimento econômico, mas é preciso que os homens públicos, ao examinarem esse aspecto da nossa independência e da nossa emancipação, tenham os olhos voltados para o problema da educação. O desenvolvimento econômico não depende unicamente de quantidades que crescem e são aumentadas, mas sobretudo, de qualidade — qualidade do elemento humano, qualidade dos homens e dos cidadãos.

Os homens que labutam no campo não têm os mais rudimentares conhecimentos da vida agrícola. Ignoram inteiramente os mais mezinhos princípios de agricultura e de ecologia. Aos homens e às mulheres que estão nas cidades e ainda não foram favorecidos pela instrução, é mister ministrá-la. Só a educação pode propiciar conhecimentos sem os quais o desenvolvimento econômico de qualquer país encontrará, logo de saída, um ponto de estrangulamento. Não poderá prosseguir nas suas ulteriores etapas porque, sem educação e sem instrução, um País não se

emancipa, não se torna independente, como é necessário, sob todos os aspectos.

Sr. Presidente, o Congresso Nacional foi chamado, há pouco tempo, a decidir, a estudar e votar diversos projetos sobre educação em nosso País. E o Sr. Presidente da República, em discursos e entrevistas recentes, tem anunciado que o ano de 1969 será o da revolução da educação nacional. Muito oportuno é, por isso, que se mencione neste momento, o problema da educação, para deixar o nosso apelo ao Governo da República, no sentido de cumprir as suas promessas e cuidar do ensino em nosso País, de modo eficiente, completo, como é preciso, a fim de que não continue a perdurar, nas nossas escolas, a desordem ora reinante, não só na classe dos estudantes ou do corpo docente, como também entre os professores, que se sentem desajustados e sem condições para o ensino completo à altura das necessidades do Brasil.

Sabemos que nossa população é constituída de mais de 50% de analfabetos. Seria, pois, lamentável, por todos os títulos e modos, que, nesta altura, quando nosso País luta e forceja para se desenvolver economicamente, o problema do analfabetismo não seja devidamente resolvido.

A educação moderna oferece os métodos mais completos e eficientes para um combate eficaz ao analfabetismo. Existem, hoje, Sr. Presidente, sistemas que ensinam a ler e escrever, em poucos dias. Assim, não é mais possível que o Governo não lance mão desses métodos moderníssimos para levar o ensino ao analfabeto de todos os recantos da nossa terra.

Mais de 50% dos brasileiros não lêem jornais, não escutam rádio, não assistem à televisão, não conhecem livros.

Nesta altura de nosso desenvolvimento, um quadro como este é intolerável para o Governo do País e para o povo, que espera de seus dirigentes ação mais decisiva neste sentido.

Por isso, Sr. Presidente, destaca-se esse aspecto dos Direitos Fundamentais do Homem ao registrar a Declaração feita pela ONU, há vinte anos.

O problema da educação continua sendo básico, fundamental para o desenvolvimento econômico de nossa Pátria. Não conseguiremos elevar ou emancipar, economicamente, nosso País se continuarmos atrasados, sob o ponto de vista educacional. A educação permitirá ao homem brasileiro conhecer melhor os problemas de nossa Terra. E sem que o homem esteja habilitado, dificilmente, poderá o Governo alcançar metas de êxito.

Sr. Presidente, vinte anos depois dessa Declaração feita pela ONU, em prosseguimento às outras que vêm desde a Revolução Francesa, sentimos que a problemática do mundo continua sendo a mesma: o homem. Para compreender os seus direitos, para exercer os seus direitos, para compreender os seus deveres, precisa ele ser devidamente educado. Sem educação nenhum país disporá dos meios de que necessita para caminhar, resolutamente, para o progresso, para ter consciência do seu valor, a consciência dos seus direitos, a consciência de suas próprias riquezas.

Sr. Presidente, precisamos, formulemos os nossos sinceros votos para que o Governo do Brasil, como o de outras nações, não se descure do problema da liberdade do homem. Não é aceitável que, nesta altura da humanidade, depois de tantas declarações de direitos fundamentais do homem, ainda se cerceie a liberdade do cidadão.

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

O SR. NOGUEIRA DA GAMA —
Pois não.

O Sr. Adalberto Sena — Nobre Senador, eu participo, inteiramente, do seu sentimento, que poderia dizer de melancolia, ao recordar V. Ex.^a o grande feito da história da humanidade que foi a Declaração dos Direitos do Homem. A impressão de desencanto, em face do contraste entre o entusiasmo e o idealismo daqueles propugnadores e aquilo que a realidade vem mostrando, em nossos dias, as constantes transgressões dos direitos, é tanto maior quanto estamos a ver que essa Declaração dos Direitos do Homem está sendo relegada a um segundo plano, a uma espécie de esquecimento, e será, certamente, uma dessas coisas que tendem, naturalmente, a prescrever com o tempo. Há poucos dias, a respeito, cheguei a me surpreender, a princípio, mas depois compreendi. Segundo um relatório, aqui, lido pelo Senador Eurico Rezende, houve um conclave, realizado na Europa, tratando de uma nova Declaração dos Direitos do Homem. Essa nova declaração diria respeito ao homem europeu, talvez. Realmente, a Humanidade precisa de uma declaração de direitos dos seus povos, mas, como, se já, existe, há tantos anos, uma Declaração Universal dos Direitos do Homem?

O SR. NOGUEIRA DA GAMA —
Muito agradeço o aparte do nobre colega, Senador Adalberto Sena, digno representante do Acre que, exatamente, participa da minha convicção de que, a esta altura da vida dos povos, a Declaração dos Direitos do Homem, que comemorou seu 20.º aniversário no dia de ontem, está reclamando uma reformulação, pela ONU ou por outros órgãos internacionais, num sentido mais objetivo e em condições de atender melhor às realidades da vida dos nossos dias.

Na verdade, é triste reconhecer que o mundo atravessa momentos de difi-

culdades, de descrença, de conturbação. No meio de tudo isso, o que vemos é o desrespeito aos direitos fundamentais do homem, porque, em toda a parte, não apenas no Brasil, as notícias são, de modo inequívoco, no sentido de que a pessoa humana não conseguiu ainda ver reconhecidos, sob forma do aprêço devido, os direitos naturais que lhe pertencem e que lhe dão, como de início deixei demonstrado, aquela característica que se traduz "dignidade da pessoa humana". Todo homem, toda criatura humana, expressa esse sentimento de dignidade. Por que não respeitá-la? Por que não lhe atribuir o devido aprêço? Por que não considerá-la sob esse prisma, embora sujeita, como é, aos ditames da lei, da disciplina e dos regulamentos. O que não podemos admitir, aquilo com que ninguém pode mais concordar é que, em nenhum país, a criatura humana seja considerada, tolhida nos seus direitos de liberdade, nos seus direitos de pensar, de escrever, de criticar. São esses direitos fundamentais inerentes à pessoa humana. A recusa ao seu reconhecimento desses é um retrocesso que a consciência da humanidade não mais pode aceitar.

Assim, é preciso que os homens continuem dispostos a lutar pelo reconhecimento desses direitos, procurando mostrar que o internacionalismo, que hoje predomina, dando mais relevância aos países sob o prisma geo-econômico ou geopolítico, precisa de conformar-se a esses princípios de respeito à pessoa humana. Não é admissível que os homens que governam as nações se esqueçam de que devem ser eles os primeiros a pugnar pelo respeito aos direitos fundamentais da pessoa humana. Quando isto for reconhecido por todos, quando essa conceituação predominar na consciência dos dirigentes, então, os direitos do homem passarão a ser letra viva nas declarações formuladas

pelos órgãos internacionais. Até o momento, porém, essas declarações são letra morta. O que vemos, por toda parte, é o menosprezo e o desrespeito às liberdades e a outros direitos do cidadão, como ocorre em nosso País e em outras nações.

Sr. Presidente, vou terminar minhas ligeiras considerações, que visam apenas a deixar registrado, nos Anais do Senado, o 20.º aniversário da Declaração Universal dos Direitos do Homem. Do mesmo passo, lembro outra declaração, esta formulada pelo saudoso Presidente Roosevelt, e consubstanciada em quatro princípios. É a Declaração das Quatro Liberdades.

Seria de se pedir aos dirigentes de todos os países que respeitem, pelo menos, as quatro liberdades de Roosevelt, que são as seguintes:

(Lendo)

"1) Liberdade, de palavra e expressão por todo o mundo; 2) Liberdade de cada pessoa para adorar Deus, segundo sua maneira própria, por todo o mundo; 3) Liberdade da necessidade, a qual traduzida em termos comuns quer dizer acôrdo econômico que assegure a cada nação uma vida pacífica e próspera para seus habitantes, por toda parte; 4) Libertação do medo, a qual, traduzida em linguagem vulgar, quer dizer uma mundial redução dos armamentos a tal ponto e numa tal maneira que nenhuma nação estará em posição de cometer um ato de agressão física contra nenhum vizinho, em qualquer parte."

Sr. Presidente, sou dos que acreditam ainda que essas quatro liberdades de Roosevelt, se respeitadas e cumpridas por todos os dirigentes de nações, resolveriam os problemas de toda a Humanidade. (Muito bem! Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Dinarte Mariz) — A Mesa associa-se às brilhantes palavras proferidas pelo Sr. Senador Nogueira da Gama, na convicção de que a luta pelo respeito aos direitos humanos fundamentais é, em verdade, a finalidade última da democracia.

O SR. PRESIDENTE (Dinarte Mariz) — Tem a palavra o Sr. Senador Waldemar Alcântara.

O SR. WALDEMAR ALCÂNTARA (Lê o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, consoante anunciei ao termo de discurso pronunciado desta tribuna há alguns dias, quando tive oportunidade de resumir a largos traços a evolução da política de desenvolvimento do Governo em relação ao Nordeste, volto hoje a me ocupar de alguns de seus aspectos, desta vez sob a perspectiva de uma próxima seca, ao mesmo tempo que me proponho a responder as indagações por mim formuladas na ocasião.

A despeito de se tratar de um fenômeno cíclico que se repete com uma certa periodicidade, embora sem caráter regular, as secas sempre se desencadeiam tomando de surpresa não só o Governo mas o próprio povo a ela sujeito.

Não vaticino e muito menos desejo para os próximos anos a ocorrência de uma nova crise climática para o Nordeste. Mas não posso me furtar a discutir a possibilidade do evento, tendo em vista que há dez anos, salvo irregularidades pluviométricas registradas em 1966, o fenômeno não se verifica. Historicamente, não há fugir, sentimo-nos ameaçados por mais uma calamidade. Do ponto de vista meteorológico nada justifica afastar-se a hipótese. Não obstante o avanço tecnológico da atualidade, não podemos prever se no próximo ano choverá normalmente ou se haverá estiagem parcial ou total, extensa ou limitada.

E' do nosso dever pensar que a seca está mais próxima que longe e é da nossa obrigação cuidar por antecipação de atenuar-lhe os efeitos e prevenir as suas conseqüências para que não se repitam os mesmos erros, as mesmas improvisações e os mesmos prejuízos invariavelmente verificados nas oportunidades anteriores.

E' de justiça salientar que algumas tentativas visando a fixar diretrizes para o planejamento do combate aos efeitos de uma possível seca no Nordeste têm sido feitas. Dentre elas destaco as seguintes que podem ser consideradas válidas pelo que representam como contribuição ao equacionamento do problema:

1 — Sugestões a um Plano de Emergência para as Secas, constantes de notas elaboradas pelos economistas Fernando Mota e Rubens Costa por proposta do Diretor-Executivo do Conselho de Desenvolvimento Econômico do Nordeste (CODENO) e que datam de setembro de 1959.

2 — Plano-Piloto de Obras e Serviços de Emergência no Polígono das Secas. M.V.O.P. — DNOCS — 1964.

3 — Plano de Emergência do Nordeste para os Estados do Piauí, Ceará, R. G. do Norte, Paraíba e Pernambuco, Grupo de Trabalho misto. Preparado em cumprimento à Portaria n.º 083/65-A, do Sr. Superintendente da SUDENE — 1965.

4 — Plano para combater os efeitos de uma possível seca no Nordeste em 1967. SUDENE — 1966.

5 — Diretrizes para o planejamento do combate aos efeitos de uma possível seca no Nordeste. Aprovado pelo Conselho Diretor Deliberativo da SUDENE em 19 de janeiro de 1967.

6 — Plano de Ação para Emergência de Seca em 1968. Elabo-

ração conjunta SUDENE — DNOCS — 1.º GptE. Novembro de 1967.

Srs. Senadores, como se vê, não faltam planos para atender a emergência de uma seca no Nordeste. Até os há em abundância. Alguns deles, devo salientar, descem à análise profunda do problema, desde a sua identificação e caracterização até a avaliação das conseqüências imediatas que acarreta, tais como o agudo desemprego em massa, queda brusca da produção, aglomerações humanas com inevitáveis problemas de saúde pública e abastecimento, migração desordenada, tensões sociais e, enfim, completa desorganização da economia, por si mesma já muito frágil, com severos prejuízos na pecuária. São planos contingentes que a SUDENE tem por obrigação rever e atualizar anualmente, sempre atenta à possibilidade de uma seca.

Antes de apreciar do ponto de vista de seu financiamento os planos antes relacionados, julgo ser oportuno pôr em destaque alguns dados concernentes às últimas secas ocorridas no Nordeste e constantes de trabalhos realizados pelo BNB.

(Lendo)

No que se refere ao número de trabalhadores deslocados: em 1932, o DNOCS chegou a empregar, em novembro, 218.000, correspondendo a 9% da população da religião; em 1953, o Governo empregou 119.000; em novembro de 1958, os órgãos governamentais deram emprego a 536.000 trabalhadores que, com suas famílias, representavam 13% da população do Nordeste.

Em relação aos custos, conforme depoimento prestado a esta Casa pelo então Presidente do BNB, o Governo Federal dispendeu quase 10% da arrecadação federal com a seca de 1932/33; 11% com a de 1951/53 e mais de 5% com a seca de 1958.

De acôrdo ainda com os estudos do BNB, a seca de 1958 provocou a perda de 300.000 toneladas de carne, 150.000 toneladas de leite e cerca de 700.000 toneladas de gêneros alimentícios, cujo valor se situou entre 15 a 20 bilhões de cruzeiros de poder de compra em 1958.

Estima-se que uma possível seca em 1969, mantidas as mesmas proporções dos gastos de 1958, em relação à arrecadação federal, custaria mais de 350 milhões de cruzeiros novos, a preço de 1967, destinados à aquisição de máquinas e suplementos, assistência direta às populações afetadas e outros gastos correlatos. Mas se se considerar a necessidade de dar emprêgo a 25% mais de rurículas, o custo da assistência elevar-se-ia para 440 milhões de cruzeiros novos, ou seja, quase o triplo do orçamento da SUDENE para o corrente ano. Isto na suposição de que o salário real a ser pago nas frentes de trabalho seja idêntico ao de 1958.

Ante tais elementos, impõe-se a indagação: os órgãos governamentais dispõem de recursos suficientes para financiar as despesas impostas por uma seca?

Não contando mais o Governo com os recursos específicos assegurados pelo art. 198 da Constituição de 1946, o financiamento da assistência às vítimas da seca ficou na dependência de recursos orçamentários ou condicionados à abertura de créditos extraordinários. São recursos que, pela sua notória insuficiência, no caso de verbas específicas constantes do orçamento, ou pelas indistiguíveis implicações que traz, se se trata de créditos extraordinários, não se ajustam à magnitude das despesas a serem realizadas com prontidão, nem condizem com os objetivos da política financeira do Governo.

Dir-se-á que o Governo poderia ainda lançar mão de outras medidas

visando a financiar a assistência aos flagelados, como é de sua obrigação. O aumento de impostos, se ainda fôsse possível elevar a pesada carga tributária, da ordem de 30% da produção, que pesa sobre o contribuinte brasileiro, não geraria recursos com a rapidez exigida pela emergência, *parece-me inteiramente desaconselhável*. A contenção dos investimentos, com obrigatória repercussão negativa sobre os programas de desenvolvimento, seria igualmente desaconselhável, como impraticável e inexpressiva seria a solução com base na contenção dos gastos de custeio.

Eis, Srs. Senadores, uma realidade para a qual não têm atentado devidamente as autoridades mais diretamente responsáveis pela assistência às vítimas de uma provável e próxima seca no Nordeste.

É verdade que em agosto do corrente ano valiosa contribuição foi oferecida pelo BNB, a título de sugestão, ao Ministério do Interior, sem que, contudo, até o presente, pelo menos, tenha merecido acolhimento por parte do respectivo titular.

Não seria demais, nem impertinente, pedir a S. Ex.^a o Sr. Gen. Afonso Albuquerque Lima, que se dedicou por inteiro aos graves problemas com que se depara sua Pasta, no Nordeste e fora dele, que se detivesse no estudo e julgamento da sugestão que lhe foi presente, abrangendo não só idéias quanto ao financiamento das secas, mas também, de um modo geral, relativas às vítimas de calamidades públicas.

O trabalho a que me refiro — Financiamento do Socorro às Vítimas de Calamidades Públicas: uma sugestão — e que serviu de roteiro às idéias até aqui por mim expostas, traz a assinatura do economista Rubens Vaz da Costa, Presidente do BNB, o que lhe confere indiscutível valor.

Após examinar aspectos diversos do problema, termina por alvitrar uma solução, que amplamente justifica.

Propõe o ilustre economista "a criação de um fundo autônomo de emergência (FAEM), composto de um certo número de obrigações reajustáveis do Tesouro (ORT) que só seriam lançadas em circulação quando ocorresse a emergência e na medida das necessidades financeiras".

(Lendo)

"As ORT que formariam a dotação do FAEM ficariam em custódia no Banco Central e as decisões sobre sua colocação no mercado estariam a cargo de uma Comissão composta pelos Ministros do Interior, da Fazenda e do Planejamento, sob a coordenação do primeiro."

"As ORT devem oferecer condições atraentes de juros e prazos escalonados de vencimento a partir de 180 dias da data de sua entrada em circulação, até 3 ou 5 anos. Poder-se-ia prever uma dotação inicial de 200 milhões de ORT."

"A solução proposta não apresenta os inconvenientes das alternativas de financiamento antes discutidas. Não se pretende que seja fórmula de financiar os gastos com vítimas de calamidade sem afetar a disponibilidade de recursos reais da economia: isto só poderia ser feito caso se obtivesse ajuda externa, solução que o Brasil não tentou no passado quando sua economia era menos pujante e que dificilmente se justificaria nas atuais circunstâncias."

"A solução alvitrada apresenta inúmeras vantagens sobre as demais fórmulas de financiamento. O dispositivo é de ação imediata: reconhecido o estado de calamidade pelo Governo, as ORT se-

riam colocadas no mercado, nos bancos privados, oficiais ou no Banco Central (nesta ordem de prioridade) e os recursos obtidos utilizados imediatamente no socorro às vítimas. A esta rapidez de ação soma-se a autonomia do dispositivo, pois a lei que autorizar a criação do FAEM já deve dar cobertura legal para os gastos necessários, até o valor das ORT à disposição daquele Fundo."

"O que se propõe não interferirá com a programação orçamentária anual, exceto no que toca à liquidação das ORT de 180 dias que sejam postas em circulação e ao pagamento dos seus juros. A liquidação das demais ORT, de acordo com seus prazos, será prevista nos orçamentos de anos subsequentes. Não é excluída a hipótese de colocação de ORT em substituição às vincendas, o que significaria que o ônus imediato sobre o orçamento se limitaria aos juros a serem pagos. É este, no entanto, problema de administração de dívida pública que as autoridades solucionam permanentemente, de acordo com as conveniências das políticas fiscal e monetária."

"Como ficou dito antes, o esquema proposto prevê a utilização prioritária de recursos a serem retirados do setor privado e só no caso de as ORT não terem aceitação no volume necessário pelo público e pelos bancos, é que as autoridades monetárias seriam chamadas a adquiri-las. Na medida em que se tenha êxito na mobilização de recursos privados, esta forma de financiamento se assemelha, em seus efeitos sobre a economia, a um imposto adicional restituível. Dessa forma neutralizaria em parte o impacto inflacionário do financiamento da

assistência a vítimas de calamidades."

"Outra vantagem seria a difusão em vários exercícios financeiros das consequências de tais gastos sobre o orçamento. Sem um mecanismo da natureza do que ora é proposto, é quase inevitável que o erário seja chamado a custear as despesas em apenas um exercício financeiro, o que causará enormes transtornos à execução orçamentária."

Ai estão expostas, Srs. Senadores, algumas idéias que pela sua clareza e racionalidade me parecem dignas de serem submetidas à apreciação e exame por parte dos Ministérios do Interior, do Planejamento e da Fazenda que certamente as aperfeiçoariam para em versão final encaminhá-las ao Ex.^{mo} Sr. Presidente da República para as providências de sua alçada.

Os recursos orçamentários de que dispõe a SUDENE são obviamente insuficientes para o atendimento a despesas tão elevadas. A faculdade que lhe é dada pelo art. 52 da Lei número 5.508, de 11 de outubro de 1968, segundo a qual poderá aplicar até 5% dos seus recursos na assistência às vítimas de calamidades públicas, sobre ser aleatória, recai na manifesta inconveniência do expediente do crédito extraordinário.

É urgente, pois, a criação de um mecanismo de financiamento dos gastos impostos por uma seca, de modo a garantir uma assistência contemporânea às necessidades emergentes e bem assim eximir o Governo da contingência de adotar providências de todo inconvenientes se não desastrosas para a economia do País. (Muito bem! Palmas.)

Comparecem mais os Srs. Senadores:

Clodomir Millet — Sebastião Archer — Victorino Freire — Wil-

son Gonçalves — Ruy Carneiro — Argemiro de Figueiredo — Júlio Leite — José Leite — Josaphat Marinho — Milton Campos — Carvalho Pinto — João Abrahão Pedro Ludovico.

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — Tem a palavra o nobre Senador Clodomir Millet.

O SR. CLODOMIR MILLET — Sr. Presidente, desisto da palavra.

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — Sobre a mesa requerimento do nobre Senador Arnon de Melo, que será lido pelo Sr. 1.º-Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO N.º 1.706, DE 1968

Sr. Presidente, requiro a V. Ex.^a que seja nomeada comissão de Senadores para, em nome desta Casa, visitar o nobre Senador Rui Palmeira.

Brasília, 11 de dezembro de 1968. — Arnon de Melo.

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — A Presidência defere o requerimento ora lido e designa os Srs. Senadores Arnon de Melo, Dinarte Mariz e Júlio Leite para comporem a comissão.

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — Está finda a hora do Expediente. Passa-se à

ORDEM DO DIA

Da pauta da Ordem do Dia constam somente matérias em fase de votação. Não havendo número, ficam transferidas para a próxima sessão.

Se nenhum dos Srs. Senadores quiser fazer uso da palavra, vou encerrar a sessão, convocando a Casa para uma sessão extraordinária amanhã, às 10 horas, com a seguinte

ORDEM DO DIA

TRABALHOS DE COMISSÕES

O SR. PRESIDENTE (Victorino Freire) — Está encerrada a sessão.

(Encerra-se a sessão às 17 horas e 35 minutos.)

ATA DAS COMISSÕES

Comissão Mista incumbida do estudo dos problemas agropecuários e seus reflexos na economia nacional.

ATA DA 34.ª REUNIAO, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 1968

As 15 horas e 10 minutos do dia vinte e um de novembro de mil novecentos e sessenta e oito, na Sala de Reuniões da Comissão de Finanças do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Senador Flávio Brito, Presidente, presentes os Senhores Senadores José Feliciano, Aurélio Vianna e Bezerra Neto e Deputados Edvaldo Flôres, Breno da Silveira e Armindo Mastrocolla, reúne-se a Comissão Mista incumbida de apreciar os problemas agropecuários e seus reflexos na economia nacional.

Comparecem ainda os Senhores Senador Desiré Guarani e Deputados Carlos Quintella, Sinval Boaventura e Amaury Kruei.

Ausentes, por motivo justificado, os Senhores Senadores João Abrahão e Carlos Lindenberg e Deputados Luiz Braga, Marcílio Lima e Régis Pacheco.

É dispensada a leitura da Ata da Reunião anterior, sendo a mesma tida como aprovada.

O Sr. Presidente anuncia a presença na Comissão do Ministro Mário David Andreazza, dos Transportes, que comparece em atendimento a convite da Comissão.

Em seguida, o Sr. Ministro dos Transportes recebe a palavra para sua explanação inicial.

Aborda inicialmente a relação entre o Plano Rodoviário Nacional e a agropecuária, principalmente no que tange às rodovias vicinais de abastecimento.

Expõe os planos no sentido de serem aproveitadas também as vias fluviais, intensamente, num total de cerca de 40 mil quilômetros.

No setor rodoviário, apresenta os estudos e as realizações das vias servindo às zonas de produção do País; quanto às ferrovias, aborda a instalação de novas linhas, principalmente a

ligação férrea entre Porto Alegre e Brasília, que deverá ficar pronta até o final do ano.

Terminada a fase expositiva do depoimento do Sr. Ministro, o Sr. Presidente declara iniciada a fase de inquirição e concede a palavra ao Sr. Relator, Deputado Breno da Silveira.

Têm ainda oportunidade de formular perguntas ao Sr. Depoente os Senhores Senadores José Feliciano e Desiré Guarani e Deputados Edvaldo Flôres, Armindo Mastrocolla, Carlos Quintella, Sinval Boaventura e Amaury Kruei.

Entre as 17 horas e 17 horas e quinze minutos, assume a Presidência, eventualmente, o Senhor Deputado Armindo Mastrocolla, a fim de que o Senhor Presidente, Senador Flávio Brito, compareça ao Plenário para uma votação.

Finalmente, o Sr. Presidente agradece o comparecimento do Sr. Ministro dos Transportes, Coronel Mário David Andreazza, e determina que a íntegra do apanhamento taquigráfico, tão logo decifrado, seja publicada no **Diário do Congresso Nacional**, Seções I e II, como anexo à Ata da Reunião.

Nada mais havendo que tratar, encerra-se a Reunião; para constar, eu, Mário Nelson Duarte, Secretário, lavrei a presente Ata, que lida e aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

ANEXO DA ATA DA 34.ª REUNIAO, REALIZADA AS 15:10 HORAS DO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 1968
Íntegra do apanhamento taquigráfico da Reunião

Publicação devidamente autorizada pelo Sr. Presidente da Comissão

O SR. PRESIDENTE (Flávio Brito) — Srs. Membros desta Comissão, temos a grande satisfação e honra de receber, hoje, o Sr. Ministro Mário Andreazza, convocado que foi pelo Sr. Presidente da Comissão Mista, Senador Fernando Corrêa, ora na ONU.

O Sr. Ministro Mário Andreazza, como de hábito, todas as vezes que é convocado pelo Congresso, faz questão

de comparecer para dar explicações e colaborar com esta Casa.

Tem a palavra o Sr. Ministro Mário Andreazza.

O Sr. Mário Andreazza — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Srs. Deputados, ao assumir a administração do Ministério dos Transportes, e obedecendo a diretrizes superiores, procuramos realizar um planejamento de transportes que realmente atendesse às necessidades de desenvolvimento do País e, sobretudo, levasse em conta o desenvolvimento da agropecuária, sob ponto de vista regional e sob ponto de vista nacional, uma vez que no País predominam, ainda, as atividades agropastoris.

Entendíamos, como elemento essencial, esse planejamento, que de uma infra-estrutura dos transportes resultaria na ampliação do mercado consumidor. Quer dizer que a infra-estrutura estaria mais relacionada com o consumo e, em consequência, possibilitaria também o aumento da produção. Transporte mais fácil e mais barato, propiciaria condições competitivas entre os produtos agropecuários no mercado interno, estimulando, outrossim, a exportação.

Então, quando planejamos esse transporte, vimos o problema tanto do mercado consumidor interno como do externo, tendo em vista o desenvolvimento da nossa produção.

No planejamento do transporte procurávamos, assim, ultrapassar a fase de decisões empíricas e baseá-las em fatores predominantemente econômicos. Então, procuramos estabelecer planos-diretores organizados na seguinte sequência: estudava-se inicialmente a economia de cada região; dividia-se a região em zonas economicamente homogêneas; verificávamos os principais fluxos de mercadorias e a intensidade de tráfego nas vias existentes, através de contagem de tráfego, pesquisa de origem, destino etc.

Projetava-se a evolução futura dos dados obtidos de acordo com a potencialidade da região e com as perspectivas de surgimento de novas atividades agropastoris; finalmente, estima-

va-se a produção e o consumo de cada zona, obtendo, para o número selecionado de mercadorias, os excessos e os débitos de cada uma.

Então, dividíamos o território nacional em zonas, e procurávamos determinar em cada zona o **superavit** de produção agropastoril e, noutras zonas, os **deficits** dessa produção. E fazia-se então o planejamento, considerando o custo de transporte, das regiões que tinham **superavit**, para as regiões deficitárias. Isso tanto dentro das áreas polarizadas como considerando todo o País. Como se levou em conta, também, todas as modalidades de transporte — as ferrovias, as rodovias, portos, etc.

E esse processamento de todos esses dados já estão sendo feitos por computação eletrônica. De maneira que essa computação eletrônica, considerando todos os elementos, já nos indica a prioridade de cada um de nossos empreendimentos.

Por isso que reagimos muitas vezes a certas modificações no planejamento que está sendo realizado agora, no Ministério dos Transportes, porque está sendo feito em bases científicas, considerando o fluxo de transporte, considerando o estudo de cada região, as deficiências de outras regiões e as nossas possibilidades de exportação.

Já iniciamos a computação eletrônica para o estabelecimento dessas prioridades.

Esse seria, então, o critério basicamente econômico, considerando já o desenvolvimento existente e as projeções desse desenvolvimento para futuro.

Outro critério adotado, também, na programação do Ministério se refere ao desenvolvimento de áreas com potencial ao desenvolvimento agropastoril. Esses empreendimentos nesse setor são os que nós chamamos de pioneiros, que se localizam sempre dentro de planos integrados de desenvolvimento.

Estamos construindo uma estrada para o Acre, na construção da qual existe inclusive a participação do IBRA, para que se realize ao longo dessa via um plano integrado de colonização e desenvolvimento agrícola.

Seria então o nosso empreendimento pioneiro e teríamos ainda localizados em nosso território imensos vazios geográficos onde existe possibilidade para o desenvolvimento pastoril.

Essas regiões são estudadas, verifica-se a sua possibilidade de colonização e realizam-se também planos integrados de desenvolvimento.

Esses são os dois elementos essenciais considerados no planejamento do transporte, no que se refere ao desenvolvimento agropastoril: primeiro, o desenvolvimento dos mercados de consumo interno e externo, tendo em vista aumentar a produção, considerando-se o fluxo dessa produção, das zonas onde há **superavit** para as zonas onde há **deficit**. E o problema da nossa colonização, através de plano integrado do transporte.

Obedecendo a esses critérios, nós estabelecemos então o nosso plano rodoviário.

Esse plano rodoviário, elemento predominante na sua organização foram os fatores agropastoris, como acabei de referir. Um caso típico é este plano integrado do Rio São Francisco que estamos realizando agora. No Nordeste existe um **deficit** muito grande dos produtos do Triângulo Mineiro, Minas Gerais e oeste de São Paulo, e estamos procurando ligar a Pirapora, todo o sistema rodoviário dessa região, a fim de que possamos levar a Pirapora esses produtos, levando pelo Rio São Francisco até Juazeiro, onde se dará a distribuição a todo o Nordeste, também por rodovias e ferrovias que estão sendo orientadas e convergentes a Juazeiro.

É o caso de Santa Catarina. O oeste de Santa Catarina oferece uma grande potencialidade agropastoril e havia deficiência muito grande de transporte. Não havia uma grande transversal em Santa Catarina que ligasse o oeste de Santa Catarina às estradas e ferrovias que demandam para o norte e que demandam à Capital do Estado. Estamos construindo agora lá uma grande transversal que é a 282, que permitirá um desenvolvimento muito grande daquela região, e, em face somente do planejamento dessa estrada, já surgem várias propostas, várias idéias e vários planos para o estabelecimento de conjuntos

industriais agropastoris, no oeste de Santa Catarina.

Da mesma forma, o planejamento da Grande Transversal entre Paranaguá e Foz do Iguaçu.

Paranaguá constitui um porto de grande importância. A produção de milho, no Paraná, é excepcional, havendo a possibilidade de sua exportação.

Estamos, então, duplicando a capacidade do Porto de Paranaguá. Terminamos um silo para milho, em Paranaguá; estamos construindo outro, e, já no fim deste ano, a Grande Transversal ficará pronta.

Estamos, igualmente, na extremidade dessa Grande Transversal, fazendo um porto, em Foz do Iguaçu, que se destinará, além da exportação de madeiras, à exportação de café e à importação de trigo.

Possuímos, ali, uma via de transporte que, afora a sua finalidade turística, que será muito grande, terá profundos reflexos econômicos para o desenvolvimento agropastoril de toda essa região.

Temos o caso da Grande Transversal que ligará, também, São Paulo ao Sul de Mato Grosso. Conhecemos bem as possibilidades do Pantanal, conhecemos bem as possibilidades agropastoris daquela região, entretanto, as deficiências de transporte eram muito grandes.

Decidimos, em face de todos esses estudos efetuados por economistas e técnicos, apressar a construção, o mais rapidamente possível, de uma grande estrada que ligasse o Sul de Mato Grosso aos grandes mercados consumidores, como São Paulo e Rio de Janeiro. E já em maio do próximo ano teremos uma estrada completamente asfaltada ligando o Sul de Mato Grosso, Campo Grande, a São Paulo e Rio de Janeiro.

Outra rodovia na qual se levou em conta também esses fatores inúmeras vezes para o desenvolvimento agropastoril é a 262, que liga Vitória a Uberaba, ao Triângulo Mineiro, onde existe grande produção agrícola, sendo que Patos de Minas é a região de maior produção de milho do País. E nós não tínhamos em Patos de Minas uma estrada que permitisse o escoamento

mento daquela grande produção de milho. Então, decidimos ligar Patos de Minas à 262, que é uma grande transversal e que estará asfaltada até novembro do próximo ano, ligando Vitória a Uberaba e possibilitando, também, uma futura exportação do milho da região.

Assim, também, estamos procedendo com Montes Claros, uma grande região de desenvolvimento pastoril. Estamos proporcionando àquela região todas as modalidades de transportes para que possa escoar a sua produção. Assim estamos procedendo em todo País.

No que se refere às estradas de colonização, essas todas a que me referi são estradas em que obedecemos, para o estabelecimento de suas prioridades e para desenvolver o seu asfaltamento, a esses critérios econômicos que foram estabelecidos.

Mas, além disso, tendo em vista a colonização de determinadas regiões e a criação de novas regiões econômicas no País, nós selecionamos — os estudiosos, os técnicos selecionaram determinadas regiões também que poderão ter grande desenvolvimento, se nós colocarmos lá os necessários transportes. Assim, estamos realizando na Amazônia ligações rodoviárias que se destinam mais à colonização e fixação do homem, tendo em vista atividades agropastoris que, propriamente, transportes.

É o caso da ligação entre Manaus e Porto Velho, uma estrada que corre paralelamente a um rio navegável. E muitos poderão perguntar porque construir uma estrada onde existe um rio navegável, mas, o fato é que o rio não fixa o homem. Conforme a experiência já demonstrou, o homem não se fixa ao longo dos rios, mas ao longo das estradas. Eis o caso aí da Belém—Brasília, onde nós já estamos com mais de 500 mil pessoas e com mais de 100 localidades, obrigando-nos a duplicar a capacidade do Porto de Belém para exportação, tendo em vista o grande fluxo de carga que já vem pela Belém—Brasília.

Esse mesmo procedimento estamos tendo em relação às ligações pioneiras entre Manaus e Porto Velho, Manaus e Caracará, fronteira com a Ve-

nezuela, além de outras estradas pioneiras, como a ligação que deveremos atingir até o fim deste Governo, entre Porto Velho e a fronteira com o Peru. Esta é uma estrada que está sendo realizada de comum planejamento com o IBRA, tendo em vista a colonização e o desenvolvimento agropastoril da região, e deveremos concluí-la até o fim deste ano.

São essas as principais rodovias. O fator considerado foi o desenvolvimento agropastoril.

No Nordeste estamos realizando um grande plano rodoviário que se caracteriza principalmente por uma transversal em cada Estado, e por duas grandes terminais ligando essas duas transversais. Temos em cada Estado a construção de uma grande transversal; no interior, temos a ligação Fortaleza—Petrópolis—Juazeiro, dentro daquele plano integrado no São Francisco, e pela ligação entre Fortaleza e Feira de Santana.

Teremos assim coberto praticamente todo o território nacional com grandes rodovias, porque nossa orientação agora no Ministério dos Transportes tem sido a de construir grandes linhas-troncos, e realizar convênios com os Estados para que os Estados realizem as ligações com esses grandes troncos que nós estamos construindo.

Além disso, conseguimos também que o Banco Nacional do Desenvolvimento financiasse um plano de estradas vicinais. Temos já conseguido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento cerca de 60 bilhões de cruzeiros que se destinam a ligar as regiões de potencialidade pastoril com pequenas estradas que não são de primeira categoria mas que asseguram a ligação com os grandes troncos rodoviários. E essas estradas vicinais são sugeridas pelos próprios Estados; cada governo estadual verifica suas necessidades e nos apresenta um plano dessas estradas vicinais e esses planos são apresentados ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico que realiza, para os Estados, um financiamento.

Então a grande idéia, no momento, é a de se integrar todo o trabalho realizado na esfera federal, na esfera estadual e na esfera municipal, dentro de um novo planejamento do

transporte. É isso que estamos fazendo no setor rodoviário. No setor portuário também estamos levando em conta aquele mesmo grande fator que é criar um grande mercado de consumo, dando aos nossos portos uma grande capacidade de carga e descarga, uma vez que o problema da carga geral — que é aquela carga que é transportada em sacas, em sacos, em volumes; a isso que chamamos carga geral —, essa carga geral decaiu muito em virtude do transporte rodoviário e do transporte ferroviário.

Então a nossa tendência, agora, no reaparelhamento dos portos, é desenvolver terminais com grande capacidade para a carga e descarga de grãos. Esse tem sido nosso grande objetivo. É o caso de Macau e de Areia Branca, onde há duas terminais salineiras e que dão uma capacidade de embarque de sal que muito interessa às atividades agropastoris, principalmente no Sul do País, e que chegarão, com a construção desses terminais, ao Rio de Janeiro e a São Paulo, com uma redução de 50% de seu preço.

Atualmente a capacidade de carga de cada um desses terminais é de 800 toneladas por dia. Um navio de 10.000 toneladas chega a Macau ou Areia Branca, ali permanece cerca de 15 dias para ser carregado. Então, resolvemos criar duas terminais para a carga e descarga de sal: uma em Areia Branca, uma em Macau.

Essas terminais terão uma capacidade de 2.000 toneladas por hora, o que permitirá que navio que ali permanecia 15 dias hoje permaneça apenas um dia para ser carregado. Essas terminais, já todos os estudos estão sendo realizados, já na fase de sondagem para se iniciarem efetivamente essas terminais, em janeiro, estando sua conclusão prevista para 24 meses.

Aí adotamos o seguinte critério no que se refere ao investimento. Os principais interessados na construção dessas terminais são justamente as companhias que ali trabalham, os salineiros. Então, procuramos interessar no investimento esses salineiros. Proporcionamos a eles todas as facilidades, procuramos os financiamentos, tratamos dos contratos, dos projetos e eles, então, quando essas terminais ficarem prontas, eles mesmos paga-

rão com sua produção essas terminais.

Essas terminais salineiras já estão resultando num grande efeito em série. Já recebemos missão do Japão, inclusive candidatando-se para toda a produção de sal dessas terminais.

Isso, além de facilitar o aumento da produção, a possibilidade de exportação e o mercado interno, poderemos, com o aumento da produção, realizar a industrialização também do que se chamam "águas-mães" na própria região.

Esse procedimento que nós fizemos com as terminais de sal é o mesmo que temos feito para com o açúcar. Estamos construindo, agora, também, duas grandes terminais para a carga e descarga do açúcar, uma em Recife e outra em Maceió, onde navios de dez mil toneladas permanecem em Recife de treze a dezessete dias e com essa terminal o mesmo navio será descarregado em, apenas, dois dias.

Essas terminais já estão em construção e deverão estar concluídas no próximo ano.

Também nessas terminais o investimento do Governo será pequeno, pois procuramos interessar a iniciativa privada e o Instituto do Açúcar e do Alcool. Então, esse Instituto que se vai beneficiar dessas terminais é quem está beneficiando a sua construção. Estas duas terminais deverão estar concluídas no próximo ano.

O mesmo procedimento também tivemos em Ilhéus, onde se carrega e se exporta muito cacau, que é carregado em Ilhéus da forma mais primitiva. Estamos construindo o porto de Malhado, em Ilhéus, que deverá estar concluído no próximo ano. Isso reduzirá a operação de carga em 60%, possibilitando aumento considerável. Nessa terminal de cacau também seguimos a mesma orientação e a CEPLAC e o Instituto de Cacau serão os mais beneficiados, concorrendo também nos entendimentos para construção dessa terminal.

Estamos adotando esse critério em quase todas as obras, de maneira que estamos conseguindo triplicar o nosso orçamento, conseguindo que todos que estejam interessados nas obras e que delas possam se beneficiar concorram conosco na construção também dessas terminais.

Os portos de Santos e do Rio de Janeiro, também estamos equipando esses portos tendo em vista justamente o recebimento desses grãos do Norte. Estamos construindo terminais para recebimento de sal em Santos, Rio de Janeiro e Paranaguá.

O Porto de Paranaguá, para atender à grande exportação que existe de milho e de café — nós estamos duplicando a capacidade do Porto de Paranaguá e, agora, levando em conta a grande produção do noroeste do Paraná, já iniciamos a construção de uma grande ferrovia que ligará Apucarana a Ponta Grossa e a Paranaguá. E assim traremos por ferrovia toda esta produção para o Porto de Paranaguá, assegurando um escoamento grande de toda produção agropastoril naquele Estado.

No porto de Santos estamos tomando medidas idênticas.

Esse porto não atende mais às necessidades de São Paulo. Em várias oportunidades verificamos congestionamentos, mormente no setor que mais interessa à agricultura: a exportação de milho coincidindo com a importação de adubos.

Já estamos resolvendo esse problema, problema que nos indicou a premissa de medidas imediatas, para que não se reproduza no ano vindouro o que aconteceu em 68.

Conseguimos que a PETROBRÁS retirasse suas instalações do porto de Santos. Foram para São Sebastião. No local das antigas instalações daquela empresa instalaremos grandes terminais para carga e descarga de cereais.

Estamos alargando o porto numa extensão de 540 metros e estamos ampliando o cais de costado em mais de 500 metros. Realizamos estudos que nos possibilitarão, já em janeiro, transferir o porto para a outra margem. Se concluirmos essa obra, não teremos mais problemas em São Paulo, pois a área é imensa e permite ampliações sucessivas do porto.

Todas essas providências já foram tomadas.

Para a exportação de óleos vegetais, principalmente no que interessa ao Maranhão, nós estamos já concluindo o Porto de Itagui. Esse é um

porto difficilimo de se construir, em virtude das marés que sempre se elevam a mais de oito metros. Mas já está quase concluído e acreditamos que no próximo ano já entre em funcionamento. Esse porto será, também, como uma terminal para a exportação de óleos vegetais. Da mesma forma, também estamos já com planos para a construção de outro porto, no Pará, uma vez que o atual já não está atendendo mais às necessidades. Todos os estudos já estão sendo feitos e estamos prestes a iniciar as obras daquele Estado também.

Atividade relacionada com outro setor que está merecendo nossos cuidados é o problema dos portos pesqueiros. Em Cabedelo, já construímos um grande frigorífico e estamos tentando da mesma forma fazer em Laguna. Outros portos de nosso litoral serão aproveitados, tendo em vista o desenvolvimento da pesca.

Na Paraíba, o Porto de Cabedelo estava completamente abandonado e a população, ali, já sofria uma série de dificuldades. Conseguimos que toda a exportação de abacaxi, daquelas áreas, que era feita por Pernambuco, fosse feita por Cabedelo e, assim, conseguimos já uma recuperação daquele porto, que se desenvolve progressivamente.

No setor ferroviário, a recuperação também do nosso sistema é bastante animadora. Basta dizer que na tonelada-quilômetro de transporte já tivemos um incremento, este ano, de 25% em relação ao ano passado. Estabelecemos em princípio uma taxa bastante flexível e os nossos agentes, os nossos homens de estrada de ferro procuram sempre estabelecer um frete que seja equilibrado com o das rodovias. E, assim, estamos atraindo um grande volume de carga para nossas ferrovias.

No planejamento do transporte ferroviário também levamos em conta a produção agropastoril e o desenvolvimento desse setor, de maneira que os produtores têm a segurança de escoamento de seus produtos. Já com antecipação de quatro meses recebemos notícia e informações de que a safra de trigo no Rio Grande do Sul este ano seria uma das maiores de sua história e já nessa época recebemos uma estimativa do número de va-

gões de que necessitaríamos em cada um desses lugares. Para São Borja, cerca de 2.500 vagões para escoar a produção de trigo daquela área e esse escoamento era feito sempre pelo Porto de Rio Grande.

Em virtude disso, da impossibilidade de fazermos um escoamento só pelo porto de Rio Grande, já se tomaram todas as providências para que uma parte dessa produção seja escoada para o Norte, para os mercados de São Paulo e Rio de Janeiro.

A mesma coisa sucede com a produção de arroz, com a produção de soja e nós procuramos saber previamente qual é a produção estimada, a fim de assegurar o transporte dessa produção para que se evite a deterioração do produto e se consiga, em consequência, um frete mais barato e tenha repercussão no custo de vida e também na exportação.

É esse o critério que temos adotado no Ministério dos Transportes e acredito que nestes dois anos não temos tido, em nenhuma ocasião, dificuldade de escoar a produção. Temos um serviço permanente que recebe qualquer pedido nesse setor e providencia imediatamente o meio de transporte, porque aparecem às vezes imprevistos e temos esse serviço para atender a esses imprevistos. Regularmente recebemos telefonemas do Ministério da Fazenda, da SUNAB e outros órgãos, solicitando transporte para produtos de determinadas regiões e o providenciávamos imediatamente, dando prioridade 1.

Então, sempre que se recebe uma solicitação dessas, deixamos todos os outros tipos de carga para atender ao transporte da produção agrícola e pastoril.

Já me referi, na parte da construção de estradas, à construção que iniciamos agora da ferrovia central do Paraná entre Apucarana e Ponta Grossa. O estudo da viabilidade econômica dessa estrada assentou-se basicamente na produção agropastoril. Essa estrada de ferro está sendo construída pela imposição do setor agropastoril.

Da mesma forma, no fim deste ano, já deveremos ter concluído também o Tronco-Principal-Sul, uma estrada de ferro moderna, que ligará Porto Alegre a Brasília.

Essa estrada moderna, que deverá estar pronta já no fim deste ano, encurtará a distância, em relação à existente entre Porto Alegre e São Paulo, em mil quilômetros.

É uma estrada moderna, que permitirá uma grande presença de trens de carga, proporcionando ao Rio Grande do Sul outra grande via para o escoamento da sua produção.

Estamos, ainda, procurando reequipar e remodelar as nossas linhas, levando em consideração, como prioridade nesse trabalho, também as zonas indicadas economicamente como as mais importantes no setor agropastoril.

No setor marítimo da navegação, três aspectos estamos considerando, particularmente: a navegação interior, a navegação de cabotagem e a navegação de longo curso.

A navegação interior vinha sendo abandonada há muitos anos.

Temos uma rede de, aproximadamente, 40.000 quilômetros navegáveis, que se estão assoreando, estragando, não estão sendo aproveitados para a nossa navegação.

Iniciamos, agora, um estudo, em que estamos investindo 15 bilhões de cruzeiros antigos, somente para realizar projetos de engenharia, para que todos esses rios possam ser navegáveis.

Esses projetos já estão em plena execução e acredito que até meados do ano que vem estejam todos prontos e estaremos em condições de oferecer à futura Administração um planejamento completo das nossas hidroviáveis e os projetos necessários para sua utilização plena. Mas, apesar disso, estamos realizando nesse setor algumas atividades.

No Rio Grande do Sul, estamos tornando o Rio Jacuí navegável em qualquer época do ano. Já temos no Jacuí a barragem do Fandango, estamos concluindo a de São Marcos e a de Três Irmãos iniciaremos breve. Tornamos o Rio Jacuí navegável 300 quilômetros em qualquer época do ano e com a ligação dos Rios Jacuí e Ibicuí teremos no Rio Grande do Sul uma grande transversal navegável em qualquer época do ano. Essa obra está em execução.

Em São Paulo, estamos canalizando todo o Rio Tietê, em convênio com o Governo de São Paulo. Estamos construindo barragens ao longo do Rio Tietê, em plena execução, e já realizamos o balisamento de todo o Rio Paraná e temos projeto para o transbordamento das cachoeiras. Esse trabalho talvez possa ser realizado neste Governo, o que permitirá a ligação, por linhas interiores navegáveis, de São Paulo até o estuário do Prata.

Trabalhos como esse também estamos realizando no Norte, na Usina da Boa Esperança, onde estamos também construindo grandes eclusas que nos darão no Rio Parnaíba a extensão navegável de 1.400 quilômetros.

Além desse trabalho, tendo em vista atender a esse transporte barato, porque o transporte mais barato é o fluvial, para atender aos interesses do interior, à produção do interior, estamos realizando também planos de navegação. No Rio São Francisco, esse plano já está em plena execução.

Encontramos lá ainda o sistema de gaiolas. Eram embarcações que levavam numa viagem 60 toneladas uma tripulação de 40 homens e a necessidade de 15 dias para percorrer esse trecho entre Pirapora e Juazeiro.

Estamos já com vários conjuntos de chatas integrados e empurrados por rebocadores, como se faz nos Estados Unidos e na Europa, que transportam em cada viagem 2.000 toneladas, com uma tripulação de 4 homens e fazem percurso entre Pirapora e Juazeiro em apenas 3 dias.

Esse mesmo tipo de transporte que está criando no Rio São Francisco uma nova imagem, uma imagem completamente diferente, está realizando um desenvolvimento agrícola impressionante nessa região. Quando chegamos a demanda de transporte era de 25 toneladas. Com essa nova modalidade passou para 400 e agora já temos a necessidade de mais 400 e todas encomendas já foram feitas para que possamos manter no Rio São Francisco esse tipo de navegação.

Na Amazônia, estabelecemos esse novo tipo de navegação, que ainda não está em funcionamento porque as embarcações não ficaram prontas. Já

encomendamos 96 chatas e 16 rebocadores. Vamos adotar na Amazônia o tipo do transporte integrado de chatas. São 40 chatas integradas, empurradas por rebocadores de grande capacidade, com mais de 1.400 cavalos, que empurram as chatas ao longo do rio. Ao chegarem à embocadura do rio deixam ali as unidades correspondentes àquele rio. Um rebocador menor então empurra até onde o rio for navegável. Todas as embarcações já foram encomendadas e já estão sendo construídas.

Procuramos construir dois estaleiros, interessar a iniciativa privada na construção de dois estaleiros; um em Manaus e o melhoramento de outro em Belém do Pará. De maneira que todas essas embarcações serão construídas na própria região. Esse sistema, também, visando particularmente o desenvolvimento agropastoril.

Em todas essas chatas, nós temos o que chamamos de chatas rurais para o transporte de gado. Já temos um estaleiro no Rio Grande do Sul construindo mais de 60 chatas para a bacia do Prata, para o transporte do gado.

Essa navegação interior terá uma grande influência para o desenvolvimento agropastoril e para o escoamento desses produtos em todo o País.

Quanto à navegação de cabotagem, o que tínhamos ao longo do nosso litoral eram mais de 200 companhias que faziam a cabotagem. Companhias com uma só embarcação, que só faziam a cabotagem quando tinham carga; quando não tinham carga não a faziam.

Não havia o tráfego regular ao longo do nosso litoral. Não tínhamos a segurança de que um navio chegaria num porto em tal data e que sairia em tal data. Em consequência, o usuário foi perdendo progressivamente a sua confiança na navegação de cabotagem e víamos, então, madeiras e outros tipos de cargas serem transportados do Rio Grande do Sul até o Maranhão, numa completa distorção quanto ao tipo de carga que deve ser transportado em cada modalidade de transporte.

Temos o Grupo de Integração dos Transportes — GEIPOT, onde temos técnicos de grande categoria e que

realizaram um estudo profundo sobre a nossa cabotagem, e esse grupo chegou à conclusão de que a única solução para a nossa cabotagem seria a organização de grandes companhias, companhias que se responsabilizassem por uma frequência normal, por uma frequência por datas e horários ao longo de nossas costas. Seria a única solução a reunião dessas pequenas empresas numa grande empresa. Igual estudo fez a Comissão de Marinha Mercante, que chegou a conclusão idêntica. E também técnicos holandeses que aqui estiveram estudando a nossa cabotagem também chegaram à mesma conclusão.

Dêsse modo decidimos, em face desses estudos, organizar essas grandes empresas. E então já temos uma em funcionamento, que se chama LIBRA — Linhas Brasileiras de Navegação, que já resultou da reunião de 13 pequenas empresas que faziam a cabotagem.

Então, como compensação pelos investimentos que essas empresas têm que fazer, asseguramos os portos principais para essas grandes empresas. Nos portos principais, os de primeira categoria — Rio Grande, Santos, Paranaguá, Fortaleza, Recife, a escala se faria por essas grandes empresas. Em contrapartida, essas empresas assumiram compromissos de dar entrada em horário certo nos portos e o compromisso também de encomendas de navios para a nossa indústria naval.

Já temos uma dessas empresas funcionando. E já vimos projetos de outros grupos que também pretendem reunir-se em outras grandes empresas. E tenho a impressão de que isso resolverá a nossa cabotagem; pelo menos o número de cargas que já estamos atraindo para os portos é muito grande. Basta dizer que os navios de cabotagem já não dão mais conta da carga que está chegando aos portos.

Na navegação de longo curso teremos a considerar um problema que julgamos essencial: o da nossa indústria naval, uma indústria naval das mais modernas do mundo e que estava completamente sem encomenda. Aachamos, então, que a solução para

nossa indústria naval seria o armador. Sendo-se vendido ao armador sob boas condições o negócio ao armador, e ele as tendo, ele encomendaria navios de nossos estaleiros. Então, desenvolvemos uma política de crédito agressiva. Nossos portos geravam, de importação e exportação, cerca de quinhentos milhões de dólares de frete por ano e disso tudo a nossa bandeira transportava, apenas, dez por cento. A maior parte era transportada pelas bandeiras dos Estados Unidos, da Escandinávia e dos países do Norte da Europa. Achávamos que esse frete, sendo gerado pelo Brasil, pelo menos a metade lhe devia caber e então estabelecemos que cinquenta por cento seriam nossos.

O primeiro acordo que denunciemos foi o dos Estados Unidos pelo qual os seus navios levavam oitenta por cento da nossa carga e traziam outros oitenta por cento. Denunciamos o acordo e ficou estabelecido uma percentagem igual para o transporte das cargas. Hoje transportamos a mesma coisa que os Estados Unidos transportam.

Da mesma forma com os países escandinavos que há mais de vinte e quatro anos não permitiam que os nossos navios entrassem em seus portos. Entretanto, eles frequentavam os nossos portos com toda a liberdade. Denunciamos este acordo e exigimos que, para eles frequentarem nossos portos, deveriam permitir que também frequentássemos os seus portos. Houve muita discussão, trabalho, mas, finalmente, chegamos a um acordo e hoje levamos para lá e eles trazem para cá em igualdade de condições.

A mesma coisa ficou recentemente resolvida com a Alemanha e a França, onde tínhamos somente percentagem de 25%. Fizemos acordo, houve também muitas discussões, inclusive nós impedimos que navios descarregassem em nossos portos, como aconteceu com os Estados Unidos que passaram três meses sem poderem descarregar carga, e, como aconteceu com a Escandinávia, com a Alemanha e com a França, até que se estabeleceu o acordo e hoje estamos transportando a mesma percentagem.

Conseguimos assim um grande mercado de crédito e com isso tivemos boas perspectivas para os armadores que iniciaram suas encomendas para

navios. E hoje o problema da construção naval está definitivamente resolvido.

Acredito que todas essas medidas que tomamos nos transportes são essenciais para o desenvolvimento da agricultura, uma vez que esse é o fator que é predominantemente estudado, em estabelecimento de prioridades e em todos os empreendimentos do Ministério dos Transportes.

Outro fator essencial a ser considerado é a produção agropastoril; tendo em vista particularmente o desenvolvimento do mercado de consumo.

Em linhas gerais é essa a orientação que estamos imprimindo ao Ministério dos Transportes, tendo em vista o atendimento desses setores.

O SR. PRESIDENTE (Flávio Brito)

— Tem a palavra o Sr. Relator.

O Sr. Breno da Silveira (Relator) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas, a exposição do Sr. Ministro Mário Andreazza cobriu praticamente todos os assuntos que deveriam ser levantados. As deficiências até então existentes estão sendo corrigidas com o sentido da integração econômica, no planejamento elaborado pelo Sr. Ministro. A finalização do sistema de transporte constitui um grande anseio da classe produtora. A maior porcentagem de nossa produção é atendida por caminhões de carreta. A nossa rede ferroviária não pode decair.

S. Ex.^a nos deu as melhores notícias. e, dentro em breve, teremos essa esperança concretizada.

O Sr. Mário Andreazza — Permita um pequeno esclarecimento. Já encomendamos 60 vagões para transporte de cereais a granel e que descarregam por baixo a fim de facilitar uma carga rápida. E estamos em vias de encomendar mais 400 desses vagões para atender aos portos de Santos e Paranaguá.

O SR. BRENO DA SILVEIRA (Relator) — Antes da exposição do Sr. Ministro, havíamos anotado alguns pontos para indagar, e também para dizer que o ideal seria um vagão que saindo de Porto Alegre chegasse a Belém do Pará. Chegará a Brasília, dentro em breve. Quem sabe, não poderá chegar a Belém do Pará?

O Sr. Mário Andreazza — Estamos também construindo a Ponte Propriá-Colégio, que será uma ponte da rede ferroviária sobre o Rio São Francisco, que permitirá o tráfego contínuo do Sul até o Nordeste.

O SR. BRENO DA SILVEIRA (Relator) — Sei que V. Ex.^a terá o grande problema de bitola, devido à influência inglesa inicial, com a diferenciação de bitola larga e bitola estreita. Esse deve ser um grande entrave para a circulação ferroviária em nosso País. que no seu planejamento, nós estamos vendo, está tomando grande desenvolvimento.

De maneira que eu queria, ao exaltar exatamente aquilo que foi dito aqui, eu queria me prender rapidamente a uma rodovia que V. Ex.^a talvez tenha esquecido, não sei se está sendo cuidada, é uma velha aspiração dos mato-grossenses e dos brasilienses, que é a Brasília—Cuiabá.

Brasília—Cuiabá, no seu trecho de Corumbá até Brasília, que é a parte oeste, justamente, ela chegou a ser completamente executada, faltando apenas as obras de arte. Com a renúncia de Jânio Quadros, que ao iniciar o seu Governo não sei por que cargas d'água começou a sabotar a própria estrada que iria para seu Estado natal, nós ficamos com este lado completamente esquecido, que é o lado oeste de Brasília, que é o trecho Brasília—Corumbá de Goiás—Jaraguá—Ceres—Xavantina.

Eu perguntaria rapidamente, porque isso é de importância vital, para integração de uma grande faixa geoeconômica para Brasília, que é de Corumbá de Goiás à Bacia do Rio Verde. Inclusive lembraria a V. Ex.^a que há cinco ou seis anos funciona em Corumbá de Goiás um fábrica de cimento de propriedade do Sr. Senador José Ermirio, que foi paralisada por falta de transportes, falta de acesso inclusive prejudicando a área agrícola pelo não-atendimento no que diz respeito ao calcário, que ela estava produzindo. Hoje, diante da falta dessa estrada, já Brasília instala, aqui dentro, uma fábrica de cimento, que teve grande publicidade. Essa fábrica vem prejudicando a obra pioneira, em que pêssem os esforços de um grande industrial, de um grande homem de em-

prêsa — o Senador José Ermirio. Não sou advogado de S. Ex.^a, mas é o que sentimos exatamente.

Perguntaríamos ao Sr. Ministro se há alguma providência da parte de seu Ministério.

O Sr. Mário Andreazza — Temos a grata satisfação de dizer a V. Ex.^a que anteontem recebemos a notícia da chegada de grande quantidade de equipamento àquela estrada. A construção dessa estrada se encontrava sob a responsabilidade da SUDECO. Mediante entendimentos com o Ministério do Interior, passou agora para o dos Transportes.

Podemos afirmar ao nobre Relator que será intensificado o trabalho nessa estrada. Os equipamentos já estão chegando.

Conseguimos com o Banco Interamericano de Desenvolvimento a inclusão em seus financiamentos da ligação Corumbá—Aquidauana. Teremos, desse modo, grande transversal ligada a Brasília.

Foi missão que tivemos.

O SR. BRENO DA SILVEIRA (Relator) — Para nós é notícia muito grata.

O assunto agropecuária não encaixa na exposição que V. Ex.^a nos brinda. Entretanto, queremos puxar a brasa para a nossa sardinha: a Guanabara.

Como V. Ex.^a conhece, temos grande problema no nosso Estado: a Rio—Santos. Essa rodovia completa oanel-rodoviário da Guanabara. Ela encontra grave obstáculo: o canal de São Francisco. V. Ex.^a sabe que é talvez a melhor maneira de se descongestionar a grande entrada da Guanabara que é a Avenida Brasil. Será esta Rodovia Rio—Santos, que praticamente receberia todo tráfego de São Paulo e do Estado do Rio, passando, então, uma derivante de tráfego a apanhar por Santa Cruz ao Canal de São Francisco, passando por aquela orla marítima que será fabulosa, não só no que diz respeito a turismo mas também como um grande fator de progresso daquela região.

Sei que a ponte do Canal de São Francisco é uma obra de grande vulto, como obra de concreto armado; as Estacas Franki devem ser ali aprofun-

dadas porque ali é um pântano. É uma obra séria.

Eu queria aproveitar para dizer o seguinte, é um problema que me diz respeito: exatamente em 1960, conseguimos que o tráfego Santa Cruz—Itaguaí fosse feito no eixo de uma estrada de ferro, por uma pista de rolamento. Naquela época, chegamos a conseguir a autorização do Presidente Juscelino e este benefício chegou a ser autorizado, inclusive passou a ser feito o tráfego Itaguaí—Santa Cruz pela pista da estrada de ferro que o trem só a usa oito minutos por dia.

Nesta pista, o DER da Guanabara não cumpriu certos dispositivos do acordo com a estrada de ferro e agora mesmo foi todo reformado esse leito de estrada de ferro, inclusive foi impedido o tráfego durante 4 ou 5 meses; quem recuperou foi o DER, de comum acordo com aquela companhia de investimentos industriais localizada perto de Itaguaí, mas novamente o tráfego foi fechado a milhares de automóveis que vão nos fins-de-semana para Itacurussá, Itaguaí e toda aquela orla marítima, como também obrigando a uma volta de 30 quilômetros quase, para se chegar às praias da orla marítima do Estado do Rio de Janeiro.

Eu perguntaria: primeiro: sobre a ponte do Canal do São Francisco há alguma coisa em vista nesse grande presente que a Guanabara espera do Ministro dos Transportes? Segundo: há possibilidade de sua assessoria tomar conhecimento dessa reivindicação sobre a abertura do tráfego, nos horários previstos, a fim de que à Santa Cruz—Itaguaí seja possibilitado o antigo trânsito, que será provisório até a construção, por V. Ex.^a, da famosa ponte do canal do São Francisco?

O Sr. Mário Andreazza — A ligação entre Rio e Santos, além do grande valor turístico que terá essa ligação, porque com ela teremos um triângulo — Rio—Santos—São Paulo — que permitirá a circulação do turista sem voltar nunca pela mesma estrada e além disso constituirá uma alternativa para a ligação Rio—São Paulo, uma vez que na Dutra, com a duplicação, o tráfego está aumentando consideravelmente e já as con-

tagens de tráfego dizem que daqui a 3 anos estará completamente congestionada e além disso com o desenvolvimento econômico dessa grande área já é uma decisão iniciar essa estrada o mais depressa possível.

Agora, esta estrada sendo turística, grande parte das terras dessa área pertencendo ao patrimônio da União e um investimento já calculado nos primeiros estudos feitos para a construção dessa estrada sendo elevadíssimo, cerca de 3 bilhões de cruzeiros antigos, então estamos realizando um estudo que já está pronto, já nos foi entregue pela firma de consultoria que realizou esse estudo, de maneira que as utilidades da estrada fossem aproveitadas para o financiamento da mesma.

Teríamos, então, a cobrança de pedágio, a concessão de hotéis, motéis, restaurantes, linhas de ônibus, a concessão de estações de férias para entidades que quisessem ali ter suas estações de férias, exploração de postos de gasolina e assim sucessivamente. Então, faríamos uma concorrência para a construção dessa estrada, de maneira que ela fosse financiada pela concessão desses elementos a que me referi. O estudo já foi feito e entregue ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e agora determinamos a execução do Projeto de Engenharia. Então, esse projeto de engenharia agora vai definir exatamente o traçado da estrada pelo litoral. E eu não sei por quê — confesso que não estou a par desses problemas do Canal de São Francisco.

O SR. BRENÓ DA SILVEIRA (Relator) — Ele está ao lado de Santa Cruz, foi drenado e justamente vem via litorânea através da Grota Funda, pega a Pedra de Guaratiba, Sepetiba e Mangaratiba.

O Sr. Mário Andreazza — É esse projeto de engenharia que nos vai dar esse traçado nessa diretriz, e nos deverá ser entregue até junho do próximo ano.

De posse desse projeto de engenharia, obteríamos os recursos para a construção de toda a estrada, para que, nesse prazo de três anos, em que a Via Dutra estará completamente congestionada, ela esteja pronta como uma alternativa.

O SR. BRENÓ DA SILVEIRA (Relator) — Agradeço a V. Ex.^a, mas, puxando ainda para a minha Guanabara, queria lembrar a V. Ex.^a o seguinte: nós, na bacia de Jacarepaguá, segundo o Plano Dioxiadis, esses gregos que fizeram o planejamento urbanístico, inclusive tão criticado, mas, hoje, adotado, o fato é que esses gregos viram longe e, diante da situação específica, realmente a Guanabara só poderia caminhar, como Cidade-Estado, para as planícies de Jacarepaguá, de Guaratiba e de Santa Cruz.

Temos, então, um problema seriíssimo, estudado pelo Instituto Geográfico do Exército, que é um estudo muito sério nesse sentido. Há, inclusive, um projeto que é a construção do molhe Sernambetiba. V. Ex.^a sabe que o molhe Sernambetiba é, talvez, a única salvação para se evitar a invasão das águas do mar na grande bacia que, hoje, já faz parte do Plano Urbanístico de Lúcio Costa; está entrosado na Barra da Tijuca e de toda a faixa litorânea.

O grande problema, porém, será o molhe Sernambetiba. É uma obra de muitos milhões de cruzeiros.

Perguntaria, então, se chegaram ao conhecimento de V. Ex.^a esses estudos. Procuramos, inclusive, apresentar emenda ao orçamento, dando verba para o início desses estudos. O que faltava era entrosamento. Hoje, por exemplo, é que estou travando conhecimento com V. Ex.^a e a bancada da Guanabara talvez tivesse pouco contato com outros setores. A Guanabara deixou de ser a Capital “filhinha do papai” como antigamente, e hoje temos sérios problemas a resolver como Cidade-Estado. Assim, queria aproveitar a oportunidade para tocar nesses dois pontos junto a V. Ex.^a.

Considero o Canal de São Francisco a grande saída para o Estado do Rio, para sua produção, para o turismo. E também a construção do molhe de Serepitiaba, com o enxugamento de 400 a 600 alqueires de terra. Seria a conquista de uma grande área para a indústria. Na Baixada de Jacarepaguá temos a famosa Cidade de Deus. É um aglomerado de 9.000 casas, obrigando elementos das mais diversas origens.

Mas, ali, não existe mercado de trabalho. O mercado só surgirá com a localização de indústrias na baía de Jacarepaguá. Daí o nosso empenho em que o Ministério de V. Ex.^a pudesse garantir o enxugamento daquelas terras, para que as indústrias na Guanabara ou Estado do Rio, para aí se localizarem, para dar margem a que se transforme aquele grande grupo de desajustados e desempregados que está sendo centralizado naquela área de Jacarepaguá.

O Sr. Mário Andreazza — Esta obra teria relação com o nosso Ministério, com o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, mas, jamais chegou às minhas mãos. É a primeira vez que ouço falar.

O SR. BRENO DA SILVEIRA (Relator) — Trata-se de um estudo muito bem elaborado, feito em profundidade e o farei chegar às mãos de V. Ex.^a, porque há dois anos o orçamento era espantosamente grande, mas como a obra é de urbanização, dá a única saída de expansão da Guanabara; tenho a impressão que com o dinheiro do ICM e do Ministério, talvez seja realizada.

Sr. Presidente, quero ainda salientar outro ponto. V. Ex.^a falou em portos pesqueiros e venho novamente em socorro do Estado do Rio. Fui armador de pesca durante alguns anos, tive a honra de ter tido o porto de pesca em Itacurussá. Itacurussá, tem a partir de dois metros, onde a água está a 9 metros de profundidade, um calado ótimo, que seria a meu ver a localização de um porto pesqueiro de primeira ordem, inclusive com escoamento rápido do pescado para atendimento do interior fluminense.

Perguntaria se a assessoria de V. Ex.^a não poderia coordenar o estudo da possibilidade de porto pesqueiro em Itacurussá, o que descongestionaria o nosso da Guanabara.

Conheço profundamente o problema de pesca, fui armador durante alguns anos, sei o que é pescar no Rio Grande do Sul, fui aprisionado pelas correntes do Uruguai que tem também problemas de profundidade e sei o que é o inferno da Patatinga, que devemos acabar.

É o primeiro passo para o descongestionamento da faixa de atendimento, da chegada de pescado na Guanabara, fazendo em Itacurussá, que tem condições ótimas de um porto pesqueiro para atender ao Estado do Rio e a Guanabara.

O Sr. Mário Andreazza — A localização dos portos pesqueiros é feita pelo Ministério da Agricultura, que nos indica o local para construirmos o porto. A parte técnica é toda conosco. Então a SUDEPE indica o porto em Itacurussá e nós construímos. Nós levaremos a sugestão ao Ministério da Agricultura.

O SR. BRENO DA SILVEIRA (Relator) — Fiz, há poucos dias, um discurso e toquei no seu nome quando falei no caso do porto do Rio de Janeiro, inclusive um requerimento de informações. Não vou repetir o requerimento; apenas queria fazer um apelo patético a V. Ex.^a

É preciso humanizar o cais do porto. Ele foi reduzido à humilhação mais absoluta nos seus proventos, numa permanente atividade, quase policialesca, com uma pressão tremenda, e me parece que isso tudo está praticamente superado. Tenho a impressão de que é hora de nós adotarmos uma política de desarmamento de espírito numa área que está produzindo, está funcionando bem.

Há o caso de funcionários do cais do porto ficarem trancados durante o dia inteiro. Se acontece alguma coisa não podem sair. Está no meu requerimento de informações. De maneira que eu queria que V. Ex.^a tivesse essa grande idéia de visitar o cais do porto e visse aquela área tão discutida, a que S. Ex.^a o Sr. Juarez Távora conservou praticamente um ranço, muitos anos, de uma espécie assim de ódio, de um rancor. Tenho a impressão de que, após quatro anos passados, já sofremos demais e é hora de V. Ex.^a, com essa sua simpatia, com essa sua maneira de conquistar não só seus correligionários como até mesmo seus adversários, dar uma esperança àquela gente para que, de fato, aquela grande área tão humilhada possa ter um alento de esperança. Era o apelo que desejava fazer, ao mesmo tempo que me congratulo com a brilhante exposição feita por V. Ex.^a e que me permite dar razão

àqueles que falam que um dos pontos altos da Administração Costa e Silva é o Ministério de V. Ex.^a. Muito obrigado a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (Flávio Brito) — Tem a palavra o Sr. Senador José Feliciano.

O Sr. José Feliciano — Sr. Ministro Mário Andreazza, não sei se por intermédio de seu Ministério ou pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico foi feito um estudo, pela Missão Kilne, aí por volta de 1953 e 1955, e essa missão concluiu que às margens do Rio Paranaíba e do Rio Grande e no Paraná as futuras culturas alimentariam não só o Brasil como grande parte do mundo. Então isso foi assim como apontar a necessidade de um estudo integrado de aproveitamento dessa bacia. Então vemos que quase todos os Ministérios estão intensificando o trabalho na região, sem um plano superior que faça a integração do transporte fluvial desde as nascentes dessas águas até o Prata. Há exploração das grandes hidrelétricas, que se estão concluindo sem entendimento geral em planos de agricultura dessa área.

Assim, já tivemos oportunidade de manifestar a V. Ex.^a coisas que estão acontecendo, como no Canal de São Simão, onde será, dentro em breve, iniciada a construção de grande central elétrica que terá o dobro da capacidade de Furnas e, possivelmente, custará menos da metade do que aquela usina empregou na sua construção, mas sem o acesso por estrada asfaltada. Se essa estrada fosse construída antes do início da construção da usina, só esse desgaste do material pagaria a própria estrada.

O Sr. Mário Andreazza — Abaixo de Itumbiara, Itumbiara—São Simão; vamos iniciar essa estrada de Itumbiara a São Simão.

O Sr. José Feliciano — Esse acesso parece-me que é feito por Ituiutaba.

O Sr. Mário Andreazza — (Sem microfone. Inaudível) ... Ituiutaba—São Simão.

O Sr. José Feliciano — Então, outro problema que temos nessa mesma área, é o da exportação de cerca de 100.000 bois gordos. Quando chega a época de exportação, falta estrada. Em consequência de todo

êsse aproveitamento agrícola da região nós teríamos o porto de Santos. O boi exportado até os frigoríficos e, em seguida, transformado em proteína animal, em carne, quando ele chega de São Paulo a Santos é transportado de caminhão e daí para o navio é transportado no ombro dos trabalhadores. Pergunto a V. Ex.^a se êsse excesso dessas áreas de produção para essas áreas de exportação está sendo tratado pelo seu Ministério.

O Sr. Mário Andreazza — Sim, justamente pela justificativa econômica dessa ligação a que V. Ex.^a se referiu. Já está incluído no financiamento do Banco Mundial.

Quero agora me referir a que, antigamente, construía-se uma usina hidrelétrica e não se faziam as eclusas e por isso o rio ficava completamente interrompido. Hoje, não permitimos isto. Qualquer construção de hidrelétrica terá, obrigatoriamente, a respectiva eclusa. Isto está acontecendo porque está havendo agora uma coordenação entre os diversos Ministérios. Por exemplo, no plano integrado do São Francisco estão trabalhando vários Ministérios, o da Agricultura, do Interior, Transportes etc., a fim de fazer um trabalho de equipe, e assim devemos fazer no setor a que V. Ex.^a se referiu.

O Sr. José Feliciano — O porto de Santos está fazendo exatamente para a exportação de produtos da agricultura e da pecuária. Gostaria de ouvir sobre exportação. No setor da bananicultura, por exemplo, temos mercados solicitadores permanentes e não conseguimos a exportação; no setor da carne, já que a aftosa vem sendo combatida e não constitui, hoje, mais aquele pavor de tempos atrás, o porto está sendo o único impedimento à nossa importação.

O Sr. Mário Andreazza — Como disse, estamos construindo o porto na outra margem, trabalho começado em janeiro para conclusão em 18 meses. Em Conceiçãozinha já temos cais de 500 metros construído antigamente pela PETROBRÁS. Então vamos levar êsse porto para a outra margem, o qual se destinará exclusivamente para embarque de cereais. Na última missão que esteve aqui, ficou decidido também a construção de vários silos para armazenamento do milho. A

atual faixa do porto que está sendo utilizada pela PETROBRÁS e havia sido construída para a carga de cereais, também será liberada pela PETROBRÁS e será única e exclusivamente para a carga de cereais.

Paralelamente, nós estamos construindo seis navios frigoríficos, já temos três lançados e amanhã lançaremos um outro. São seis navios justamente para atender também a êsse transporte de carne frigorificada.

Estas as providências que nós estamos tomando neste setor.

O Sr. José Feliciano — A nossa última pergunta é sobre as estradas de ligação do centro administrativo do País com as regiões econômicas. Uma delas é a de Brasília até o Pacífico, indo por Brasília, Sudoeste goiano, Cuiabá e Pucallpo. Temos interrupção, não só em trechos de estrada de ferro como também às vezes em outros de construção um tanto deficiente, na parte técnica.

Com esta grande perspectiva de ligar um oceano ao outro, faríamos, então, à margem dessa rodovia, a repetição, em muito maior escala, do que acontece com a Brasília—Belém. O Ministério está verificando?

O Sr. Mário Andreazza — Tínhamos uma reunião marcada dia 15 do mês passado, em Porto Velho, com o Ministro dos Transportes do Peru e o Ministro dos Transportes da Bolívia, justamente para tratar do prosseguimento da estrada de Rio Branco até Pucallpo e ligar, então, com a rodovia que o Peru está construindo, de maneira que teríamos um acesso até o Pacífico. Caiu o governo do Peru e essas negociações foram interrompidas por recomendações do próprio Banco Interamericano de Desenvolvimento.

Faz poucos dias, recebemos comunicação do Banco de que já poderíamos mandar um técnico brasileiro ao Peru, a fim de que fossem retomadas as negociações para a reunião de Rio Branco, onde compareceremos, juntamente com o Diretor do BID e os Ministros dos Transportes do Peru e da Bolívia. Todos farão uma declaração conjunta, tendo em vista a ligação de seus países.

Então, no dia 10 de janeiro, realizar-se-á a reunião em Rio Branco.

Préviamente haverá o encontro de técnicos dos três países, no sentido de tomarem as providências preliminares.

Já temos as verbas necessárias para levar a estrada e uma plataforma de 14 metros até Rio Branco. Para o próximo ano há a dotação de 16 milhões de cruzeiros novos para o desmatamento do caminho de serviço até Pucallpo. Esta tarefa será realizada no próximo ano.

O BID dará o empréstimo de 16 milhões de dólares para o alargamento da estrada e plataforma de 14 metros. Êsse financiamento deverá ser concedido agora, em janeiro, durante a reunião.

As providências estão sendo tomadas e o próprio Presidente da República está interessado. Acredito que chegaremos a Pucallpo até o fim de seu Governo, uma vez que nesse período, acredito, faremos a ligação até o Pacífico.

De Porto Velho, na direção de Rio Branco, a estrada está sendo melhorada progressivamente, facilitando o tráfego em 100 quilômetros; efetivamente, entre Porto Velho e Cuiabá existem trechos que não estão bons e necessitam de retificação, de melhoramento. E já existem também as verbas para isto, de maneira que quando chegarmos a Pucallpo, já pensamos também ter realizado todas as obras em todo êste trecho intermediário.

O SR. PRESIDENTE (Flávio Brito) — Sr. Ministro, participo a Vossa Excelência que estamos sendo chamados para votar, os Senadores, e por isso, passo a Presidência ao Sr. Deputado Armino Mastrocolla.

O SR. PRESIDENTE (Armino Mastrocolla) — Com a palavra o Deputado Edwaldo Flôres.

O Sr. Edwaldo Flôres — Srs., quem viaja do Rio a Salvador tem oportunidade de ver, às margens da estrada, muitos hotéis construídos pelo DNER, e somente, até o momento, um é explorado, que é o que fica exatamente na fronteira da Bahia com Minas. Eu pergunto a V. Ex.^a se tem o DNER intenção de explorar, de facilitar a exploração desses hotéis para

que os viajantes tenham maior conforto nas viagens que empreendem.

O Sr. Mário Andreazza — A EMBRATUR já me solicitou, em expediente, a passagem desse acervo para essa entidade, a fim de que ela explore esses motéis. De maneira que pretendemos passá-lo para a EMBRATUR, que explorará esses motéis.

O Sr. Edwaldo Flores — Passar, em que condições?

O Sr. Mário Andreazza — Não sei, porque ainda não foram feitos estudos de como seriam passados.

Sei que a EMBRATUR tem grande interesse em explorar esses motéis e parece-me órgão mais ajustado para exploração dessa atividade. O DNER é mais órgão para construção de estradas e para exploração de motéis, não tem estrutura, não tem experiência, não tem tradição, ao passo que a EMBRATUR, que é uma entidade que vive disso, tem melhores elementos melhor ligação para exploração.

A nossa inclinação é entregar à EMBRATUR a exploração dos motéis. As condições, ainda não sei, porque estão sendo estudadas, mas isso deverá concretizar-se muito breve.

O Sr. Edwaldo Flores — A Bahia tinha aquela estrada-de-ferro Caravelas a Teófilo Otoni, trecho considerado deficitário e por isso foi suprimido. Conseqüentemente, aquela região, aquele vale do Mucuri, que abrange 3 Estados — Bahia, Minas e Espírito Santo — ficou praticamente sem estrada.

Os habitantes de Minas, como também os baianos e capixabas, têm grande interesse em ver construída a BR-416 que faz a ligação Caravelas-Teófilo Otoni, a Estrada do Boi, de vez que o Vale do Mucuri é que abastece Vitória, Rio de Janeiro, Niterói e também uma parte de Belo Horizonte. Pergunto a V. Ex.^a — como estão os trabalhos nesta importante rodovia?

O Sr. Mário Andreazza — Efetivamente, essa erradicação de ramais antieconômicos não devia ter havido sem antes se fazer a estrada de rodagem; é o critério que estamos adotando agora, de somente erradicar o ramal depois que a estrada de rodagem estiver pronta. Não posso dizer de memória como está isso. Agora,

eu ouço falar seguidamente nessa Estrada do Boi. Acredito que alguma coisa esteja sendo feita. Mas mandei anotar isso e lhe mando logo os esclarecimentos, assim que tiver esses informes.

O Sr. Edwaldo Flôres — V. Ex.^a tem algum plano de visita a essa região do vale do Mucuri, em alguma época?

O Sr. Mário Andreazza — Não tinha pensado nisso, mas vou anotar e vou entrar em ligação com o Sr.

Tenho ouvido falar muito sobre essa Estrada de Boi.

O Sr. Edwaldo Flôres — Para Vossa Excelência ter uma idéia do que representa essa estrada para a região: no momento, está havendo uma epidemia de verminose naquela região, no vale do Mucuri e, até o momento, já morreram 60 mil reses atacadas pelo mal. Esse levantamento foi feito por fazendeiros da região, com auxílio exclusivo da Universidade Federal de Minas Gerais, e ela mandou sua equipe de veterinários, uma vez que as autoridades da região solicitaram ao Ministério da Agricultura, ao Governo do Estado de Minas Gerais, aos Governos da Bahia e Espírito Santo e nenhuma providência foi tomada. Então, já morreram, até o momento, 60 mil reses e os Laboratórios Carlos Erbar e outros já estão mandando para lá veterinários, para o estudo e aplicação de medicamentos nesses rebanhos que estão sendo dizimados.

É um desespero de causa para os pecuaristas da região, mesmo porque eles têm uma única via de acesso, que é a Estrada do Boi, que está sendo construída. E, como estrada que está sendo construída, só é de terra. Quando chove, como agora está ocorrendo, a região fica toda ilhada, inclusive pelo ar, porque é servida pela SADIA e VARIG, que têm seus campos de pouso, de terra, inutilizados também. Já desapareceram a estrada de ferro a Estrada do Boi é estrada em construção. Há o acesso para Vitória, que é uma estrada de ninguém, porque passa na Bahia, em Minas Gerais e no Espírito Santo. Um Estado fica esperando pelo outro, e ninguém a constrói.

Exatamente, ali, há uma localidade chamada Três Corações. A Bahia diz que não lhe pertence; o Espírito San-

to diz que é de Minas Gerais, e o Estado de Minas Gerais que é do Estado do Espírito Santo.

Essa região fica totalmente abandonada, justamente a região que abastece Niterói, Vitória e Rio de Janeiro.

É a advertência que faço a Vossa Excelência, para que fique ciente da importância dessa região. Estão presentes os Deputados de Minas Gerais, Sinval Boaventura e Murilo Badaró, que melhor do que eu poderão dizer da necessidade dessa estrada para esses dois Estados.

O Sr. Mário Andreazza — Um fato é verdadeiro: se o ramal foi erradicado, a estrada de rodagem tem de ser construída. E, se não está sendo construída, alguma coisa está errada.

O Sr. Edwaldo Flôres — Construída, está sendo.

O Sr. Mário Andreazza — Dessa estrada Teófilo Otoni — Caravelas foi contratado um trecho: Teófilo Otoni — Pedro Feliciano. Já está com o serviço de terraplenagem pronto.

De Caravelas até uma certa distância, no Estado da Bahia, já foi o serviço atacado. É o trecho que serve a Nanuque.

O Sr. Edwaldo Flôres — Nanuque é o ponto convergente dessa estrada. É o que os mineiros chamam a Estrada do Boi.

O terceiro e último assunto que queria abordar é sobre a BR-101. Vossa Excelência enviou à bancada baiana uma carta em que faz o histórico das contratações naquele novo trecho, numa distância de 1.300 quilômetros. Aqui estão presentes, também, parlamentares de Minas Gerais e do Espírito Santo e gostaríamos de ouvir de Vossa Excelência informações sobre essa estrada.

O Sr. Mário Andreazza — O problema da BR-101 nós o consideramos definitivamente resolvido. Pretendemos fazer a ligação asfáltica dessa estrada, no litoral, entre Rio de Janeiro e Feira de Santana, passando por Rio Bonito, Fazenda dos Quarenta, Vitória, Linhares e entraria na Bahia pelo litoral até Feira de Santana. É uma estrada de cerca de 1.300 quilômetros. Tivemos a visita do Presidente do Banco Mundial, Mac Namara, e ele in-

teressou-se grandemente por essa estrada. De volta aos Estados Unidos mandou, imediatamente, uma missão, que já esteve aqui, e, com elementos do nosso Ministério, percorreu toda a BR-101, fazendo os levantamentos necessários. Ficou estabelecido que o Banco Mundial nos daria esse financiamento.

E esse financiamento, inclusive os convênios preliminares, já foram assinados. O cronograma para a realização dessa obra será o seguinte: nós assumimos o compromisso de terminar toda implantação até junho do próximo ano e, para isso então, empregaremos nessa estrada mais cerca de 25 bilhões de cruzeiros antigos, dinheiro que já conseguimos uma agência que nos emprestará, ou seja, o Banco Nacional do Desenvolvimento.

Então, já temos assegurada a implantação nesse caso. Outra exigência do Banco é que apresentemos projeto de engenharia, tendo em vista o asfaltamento da estrada até junho do próximo ano. Nós já contratamos firmas para realizarem esses estudos de engenharia até junho que vem.

Uma coincidência é que isso está já com minha assessoria, para ser colocado na caixa dos Deputados da Bahia.

Estando o nosso estudo de engenharia pronto até junho do ano que vem, o contrato do empréstimo será assinado em setembro próximo futuro e às obras de asfaltamento iniciadas em janeiro de 1970.

Então, em janeiro de 1970 nós teremos todos os recursos para realizar o asfaltamento de toda a estrada, do Rio até Salvador.

Eu já disse no Ministério que considero isso para nós como a maior vitória que tivemos até agora, porque se trata realmente de uma estrada de mais de 1.300 km. Poderemos dispor de todos os recursos para asfaltá-la completamente.

Agora, outros detalhes os senhores vão receber, que já estão com nossa assessoria, inclusive mapas, cronogramas, tudo o que se vai realizar para o asfaltamento completo desta estrada.

Já consideramos esse problema definitivamente resolvido e simultaneamente com essa obra também a dupli-

cação da estrada Salvador—Feira de Santana, dentro do mesmo cronograma e do mesmo financiamento.

Os senhores deverão receber por esses dias todos esses dados, que já estão nas mãos de minha assessoria para entregar aos Deputados e Senadores da Bahia.

O SR. PRESIDENTE (Flávio Brito)

— Tem a palavra o Deputado Arminho Mastrocolla.

O Sr. Arminho Mastrocolla — Congratulo-me com V. Ex.^a, Sr. Ministro, pelo trabalho extraordinário que está prestando à Nação, no sentido da real integração nacional e sua retomada do desenvolvimento. Acho que esta é a infra-estrutura que devemos dar ao País, e que V. Ex.^a obstinadamente está encarando, está trabalhando no sentido de resolvê-la. Acho mesmo que é um trabalho magnífico, e a colaboração que V. Ex.^a pode dar à nossa agropecuária, porque sem transporte rápido, eficiente e barato nós não teremos condições de desenvolver nossa integração.

E como V. Ex.^a tocou no problema que parece de pouca importância mas que considero relevante, das vias vicinais, tomei-me de entusiasmo porquanto minha área é São Paulo e os investidores paulistas estão indo para o Pará e aquelas terras que ficam às margens da Belém-Brasília foram naturalmente vendidas e eles estão dispostos ao desenvolvimento da área. Porém, como o Estado tem dimensões continentais e essas terras marginais às vezes podem distar centenas de quilômetros, não tiveram naturalmente o desenvolvimento imediato que deviam ter. Há um desestímulo, porquanto o IBRA está atacando severamente aquela gente e alguns se propõem mesmo a abandonar a área.

Essa notícia que V. Ex.^a nos dá naturalmente vai trazer nova esperança para essa gente e um incentivo para que tenham paciência, que nós teremos imediatamente condições de desenvolvimento.

Eu então perguntaria a V. Ex.^a, assim rapidamente, o que ficou resolvido daquela missão japonesa que esteve entre nós e qual o resultado do seu estudo com relação à variante da

Rio—São Paulo, que seria uma estrada de alta velocidade e de grandes condições técnicas.

O Sr. Mário Andreazza — Quanto às estradas vicinais, o procedimento que estamos adotando junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico é que os interessados solicitem ao Governo do Estado a construção de estrada vicinal e o Governo do Estado mande fazer um projeto rápido dessa estrada e uma justificativa econômica rápida, e encaminhe ao Ministério dos Transportes, que dará seu parecer para o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e o Banco Nacional do Desenvolvimento financiar essa estrada vicinal.

Recebemos já do Estado do Pará três projetos, e esses projetos já foram assinados. E seria o caso de os usuários necessitados daquela região fazerem uma solicitação ao Governo do Estado para que façam essas propostas ao Ministério dos Transportes.

A missão japonesa que aqui esteve estudando a ligação Rio—São Paulo não encontrou viabilidade econômica em fazer-se outra estrada. A opinião da missão japonesa coincide também com a dos americanos que estiveram estudando o problema e com os estudos da própria Rede Ferroviária Federal e do Departamento de Estradas de Rodagem: é melhorar a estrada existente, fazendo variantes, de maneira que o percurso Rio—São Paulo possa ser feito em 5 horas. Assim, desaconselharam a construção de outra ferrovia.

O Sr. Arminho Mastrocolla — As minhas perguntas já foram respondidas pela brilhante exposição de V. Ex.^a Eu agradeço a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (Flávio Brito)

— Com a palavra o Sr. Deputado Carlos Quintella.

O Sr. Carlos Quintella — Sr. Presidente, ilustres colegas, ilustre Ministro Mário Andreazza: V. Ex.^a é um dos homens públicos que dignificam esta Pátria e que, efetivamente, enobrece o Ministério a que serve. Não bastaria a exposição, porque muitas outras já ouvimos e sentimos como V. Ex.^a está totalmente cioso dos as-

suntos atinentes à Pátria que, com tanto brilho, dirige e que constitui justo motivos de orgulho, principalmente dos homens que têm responsabilidade de representar o povo no Congresso Nacional.

Aproveitando o ensejo, formularia rápidas perguntas também e V. Ex.^a há de me permitir porque, nós políticos, temos muito de regionalismo com o objetivo de, resolvendo os problemas regionais, estarmos cooperando para a solução dos problemas nacionais. Quero me referir aos ramais ferroviários deficitários, o que, para o Estado do Rio, constituiu grande prejuízo em diversos lugares. Especificamente, apontaríamos um fato e estou certo de que V. Ex.^a, sempre atento a todos os problemas, procuraria examiná-los e dar a solução que fosse exigida. Trata-se da estrada praticamente construída que serve à região de Macaé, realizada em substituição ao ramal ferroviário deficitário. É uma obra importante, mas os pontilhões estão há muito tempo exigindo apenas uma parcela insignificante de recursos para a construção de bueiros etc. para o aproveitamento dessa maior parcela da estrada que já está praticamente construída, e cujos gastos maiores já foram realizados.

Oferecemos este depoimento porque estamos convictos de que V. Ex.^a mandará examinar, não essa estrada, mas o gasto insignificante que ainda se faz necessário para que ela tenha grande utilização, uma vez que é o único meio de transporte existente, ou seja, o rodoviário.

Em relação ao trecho da BR-101, entre Rio Bonito e Macaé, encontramos um pequeno trecho de uma ligação asfáltica, uma vez que os serviços de terraplenagem já foram efetivados e agora consolidados com os serviços que vêm de ser realizados. Então, deixaríamos a idéia no sentido de V. Ex.^a verificar da conveniência ou não — tratando-se de trecho pequeno de asfalto — de incluir imediatamente uma grande pavimentação asfáltica ligando o Estado do Espírito Santo à Rio—Niterói e a Guanabara, também.

Esses pontos desejei abordar, objetivando a dinâmica conduta de V. Ex.^a à frente do Ministério.

Outro ponto: o Governo do Estado está vivamente interessado, e vai realizar, com pequenas dificuldades de ordem financeira, a grande ligação do circuito Rio—Petrópolis—Teresópolis—Friburgo, já até aí pronto, e de Friburgo com 47 quilômetros aproximadamente ligando a BR-101 e a Estrada Amaral Peixoto, em pleno litoral.

Os estudos já foram realizados, o Governo do Estado pretende atacá-los intensamente. Pediria a V. Ex.^a que, através de seu Departamento Técnico, mantivesse um contato e afinal verificasse a possibilidade de uma ajuda não só direta do próprio Ministério, como talvez internacional, na inclusão de um plano de financiamento. Mesmo porque, se nós sob o aspecto turístico realizamos um dos mais importantes circuitos turísticos do Brasil, o Circuito Serra—Mar, de outra parte teríamos possibilidades, sob o aspecto econômico, de abastecer cidades litorâneas que são carentes de produtos, principalmente, hortigranjeiros, produzidos justamente na montanha, e de levarmos ainda a carne e o peixe para essas outras cidades.

Quer dizer, se nós de um lado olhamos o aspecto turístico, não desprezamos o aspecto econômico da construção dessa estrada. O Governo do Estado decidiu-se a realizá-la e está, justamente neste momento, pensando qual a forma mais capaz de obter o financiamento para a sua realização.

Deixaríamos este assunto para uma decisão no momento exato.

Um outro aspecto que parece filigrana em relação a alguma coisa que se realiza e que achamos algo altamente positivo: a inspeção dos guardas-rodoviários nas estradas. É serviço da maior valia, efetivamente muito bom.

Gostaria que V. Ex.^a nos dissesse se conseguiríamos incrementar, incentivar muito mais esse serviço sob o ponto de vista social do que o punitivo, o de fiscalização. Talvez contribuíssemos ainda mais em favor das altas finalidades para as quais fora

ele criado e hoje disseminado por todo o País.

Estamos preocupados com o tempo de que V. Ex.^a dispõe, mas este ponto tem relação com o que encontramos em diversos países do mundo: as estradas autofinanciadas.

Organizações particulares realizam o empreendimento e depois, através do pedágio, procuram obter a rentabilidade necessária à aplicação de capitais, não só para as grandes auto-rodovias, como — e aí sob o ponto de vista social — para a construção de bares, restaurantes etc., tudo totalmente dentro do sistema de exploração.

Igualmente deixamos este lembrete para que a perspicácia da inteligência de V. Ex.^a coloque em ordem o assunto e possamos ter essa dinâmica tão acentuada e que tanto nos impressiona. Neste ponto, mais uma vez, louvamos a Revolução, que trouxe, no seu bôjo, homens do quilate de V. Ex.^a, homens da envergadura pessoal de V. Ex.^a, tão solícito, tão cavalheiro e tão delicado para com todos nós, especialmente para com este congressista, dando demonstração de sentimento profundamente democrático, altamente democrático, que todos nós proclamamos, sem favor, prestando justamente uma homenagem àquele que, efetivamente, assim pensa e melhor age.

Estamos pensando, Sr. Ministro, nós que temos responsabilidades diretas dos problemas da agricultura no País, e a Confederação Nacional de Agricultura, junto aos diretores dessa Confederação, que é dirigida pela figura eminente de um companheiro que representa, efetivamente, a vontade dos rurícolas de nossa Pátria — para honra e glória nossa, dirige os nossos trabalhos o Senador Flávio Brito, do Amazonas — pensamos na realização de um grande conclave, justamente no Amazonas, em matéria do interesse das atividades econômicas rurais, atividades, efetivamente, primárias da produção rural.

E nós, quando comentamos este assunto, estamos inteiramente convencidos de que V. Ex.^a — que vai ser convidado — dará seu concurso, de modo especial a tudo aquilo que é preciso, justamente e principalmente

no Norte do País (como aliás toda a Nação sabe) que tem a presença de um homem que estuda e que conhece os seus próprios problemas.

Ministro, há ainda um outro aspecto e este envolve matéria de estatística, também, porque não queríamos fazer um apêlo, deixaríamos que a estatística servisse ao nosso apêlo. Nós estamos sentindo que a ligação da Estrada Rio—Petrópolis com a ligação da estrada BR-101, no trecho de Manilha, não dá escoamento, é impossível.

O número de desastres é um atentado constante às nossas vidas. De maneira que nós não pediríamos que se duplicasse essa estrada, pediríamos que, apenas, através de um levantamento estatístico do número de unidades que passam por aquela ligação, que respondesse da urgência, da premência da duplicação daquela estrada, ainda mais com o gravame profundamente acentuado, que a primeira parte da saída da estrada Rio—Petrópolis, quando se dirige para a Teresópolis—Friburgo, e afinal para a BR-101, ali o congestionamento é brutal, ultrapassa toda capacidade daquele que queira pensar em estatística.

Pedirla que V. Ex.^a, através de um levantamento do número de unidades, desse oportunamente a resposta.

Eu gostaria de formular outras perguntas, mas quero dar oportunidade aos outros colegas e agradecer o comparecimento de V. Ex.^a perante esta Comissão, prestigiando assim a democracia em nossa Pátria.

O Sr. Mário Andreazza — A partir da intercepção da Teresópolis para Petrópolis, na direção do Rio, nós já estamos com quase cinco mil unidades no período diário, já está comprovada a necessidade de mais um leito de estrada nesse trecho. Já estão sendo feitos estudos nesse sentido, inclusive ali em Manilha a que V. Ex.^a se referiu.

Agora, quanto ao autofinanciamento da estrada, já vai ser aplicado esse financiamento como já é aplicado na

Europa. A empresa terá a concessão de exploração de todos aqueles benefícios da estrada, mas terá que financiar a construção da estrada.

O problema dos guardas rodoviários, nós acabamos de incluir mais 500 guardas rodoviários que estão sendo instruídos em São Paulo. E hoje mesmo pedimos autorização ao Sr. Presidente da República para fazer concurso para mil guardas rodoviários. É preciso selecionar muitos homens porque eles devem ser mais amigos dos usuários, devem ser elementos já com uma certa educação.

Estamos formando 500 homens em São Paulo e hoje pedimos autorização para convocar mais 1.000 guardas rodoviários.

Quanto à ligação do subúrbio com a 101, esta é uma estrada que está a cargo do Estado e já existe ligação do DNER com o DER estadual, considerando também a ponte Rio—Niterói que vai contar com essa estrada. O estudo também já está sendo feito.

Quanto à Rio Bonito—Macaé, esse pequeno trecho, já temos um orçamento, para 1969, de 6 bilhões de cruzeiros, que já vamos aplicar, independentemente do recebimento do financiamento que estamos esperando.

Quanto à Macaé, essa é uma estrada do Estado; foi delegada ao Estado e os recursos todos atribuímos ao Estado.

O SR. PRESIDENTE (Flávio Brito) — Com a palavra o Sr. Senador Desiré Guarani.

O Sr. Desiré Guarani — Sr. Ministro, referiu-se V. Ex.^a às medidas tomadas com relação à Amazônia e citou o fato das barcas que estão sendo encomendadas para utilização, fato que já exaltamos em discurso que pronunciamos, aqui no Senado, como resultado da presença da Presidência da República na Amazônia.

Agora, desejava que V. Ex.^a anotasse, se por acaso o Ministério ainda não tenha tomado as providências, o problema para o qual tenho pedido providências: o dos navios estocadores.

Há anos a SUDAM adquiriu dois navios estocadores, para facilitar a

navegação especialmente nos Rios Madeira, Juruá e Purus.

Mesmo as embarcações pequenas, de madeira, utilizadas nesses rios, sofrem terrivelmente o impacto com os paus que vêm bolando ou com os que ficam enterrados nas margens no trajeto que fazem.

Por serem de madeira, não são seguras, e as companhias de seguro aceitam o risco. O frete, então, é caríssimo. O abastecimento dos pontos dos rios é trágico. O encarecimento da vida é brutal.

Esses navios, adquiridos por intermédio da antiga SPVEA e SUDEPE, estão em Manaus. Um deles está em Manaus recuperado. O outro parece não estar mais em serviço, foi completamente desmontado.

Quanto a esse de Manaus, a serra-nia nele existente já foi desmontada e está sendo utilizado não para estocagem, mas simplesmente para tirar dos rios motores de embarcações que soçobraram. Há uma empresa que se encarrega de retirar do fundo dos rios motores de embarcações que naufragaram e contratou esse navio para o serviço. Então, o navio fugiu completamente à sua finalidade.

O apêlo que faria a V. Ex.^a é no sentido de que coloque esse navio dentro da sua real finalidade e, se possível, que aumente essa frota, adquirindo outros.

O Sr. Mário Andreazza — A informação que tínhamos era a de que o navio havia sido recuperado e estava cumprindo a sua finalidade. Vamos anotar a informação de V. Ex.^a.

O Sr. Desiré Guarani — O navio foi recuperado parcialmente, pois a serra-nia foi desmontada. Desmontada a serra-nia, naturalmente o navio não pode ser utilizado no serviço de estocagem.

V. Ex.^a referiu-se às barcas encomendadas a estaleiro de Manaus. Se esse estaleiro está sendo organizado, chamaria a atenção de V. Ex.^a. A ESTANAVE está sendo organizada para funcionar; procura captar recursos de incentivos fiscais, além de empréstimos feitos pela Marinha Mercante e dos financiamentos. Ela só poderá funcionar com os recursos dos incentivos fiscais.

Ocorre que parece que o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis atestou a impraticabilidade no local pedido.

Então, o Pôrto embargou o projeto da SUDAM e enquanto o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis não mudar de opinião, o projeto não terá andamento e as barcaças encomendadas pelo Ministério não serão concluídas.

É este o apêlo que quero fazer; sólicito que V. Ex.^a mande ver esse aspecto.

O Sr. Mário Andreazza — Já contratamos 96 embarcações, mas essas 96 nós não encomendamos ainda a esse estaleiro de Manaus, porque o projeto é de cento e tantas embarcações. Então o nosso plano era de fazer um estaleiro em Manaus, e encomendamos o restante dessas embarcações nesse estaleiro.

Mas essas 96 de que já estamos com contrato assinado não serão concluídas aí. Então não haverá retardo.

E nessa informação que lhe dei desconhecia também completamente que estava havendo algum entrave lá.

O Sr. Desiré Guarani — O pôrto escolhido vai determinar a contaminação das águas do Rio Negro para abastecer Manaus. Acontece que mais abaixo existe outra indústria, de madeira compensada, e que funciona e contamina as águas.

Há um ponto sobre que gostaria de chamar a atenção de V. Ex.^a, no sentido de mandar a Assessoria anotar: é que essa localização de pôrto de pesca seja ajustada à Amazônia e construído um pôrto ou em Jaguatirã ou mesmo na cidade de Manaus, para estabelecer uma infra-estrutura para posteriormente promover a industrialização do pescado.

O SR. PRESIDENTE (Flávio Brito) — Com a palavra o Deputado Amaury Kruei.

O Sr. Amaury Kruei — Os assuntos a que eu queria fazer referências já foram em parte discutidos pela brilhante exposição que acaba de fazer. As outras perguntas já foram respondidas. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flávio Brito) — Com a palavra o Deputado Sinval Boaventura.

O Sr. Sinval Boaventura — Sr. Presidente, Sr. Ministro Mário Andreazza, eu poderia dizer que entusiasmo é a palavra que V. Ex.^a tem usado constantemente, assim quase que como um slogan. Cada vez que presenciávamos uma exposição de V. Ex.^a, ao falar sobre a Pasta dos Transportes, sentíamos mais grandeza.

Pela sua exposição nesta Comissão, eu pude observar bem as palavras do nosso ilustre Relator, Deputado Breno da Silveira, falando de coração, de brasileiro para brasileiro.

Verificamos que o Brasil realmente deseja esse entusiasmo de trabalho. Pelo que tenho presenciado, o Ministro Mário Andreazza não somente convence na sua exposição, mas também, por onde tem passado o seu dinamismo, a sua organização, ele vai cumprindo aquelas diretrizes traçadas pela sua administração até nos minutos antecipadamente cronometrados.

Sr. Ministro, vou apenas fazer uma pergunta porque também me move o mesmo entusiasmo de V. Ex.^a e por onde V. Ex.^a passa eu acompanho sua tarefa com esse entusiasmo de brasileiro.

V. Ex.^a falou com relação à navegação do Rio São Francisco. A esse respeito dou meu testemunho de que tudo que V. Ex.^a falou aqui é verdade e que V. Ex.^a mandou proceder estudos da viabilidade da construção de uma rodovia ligando Pirapora, Patos de Minas, Uberlândia e que essa ligação tem o objetivo do transporte integrado justamente aproveitando a navegação do São Francisco e de Pirapora a Juazeiro, interligando com a Rodovia Nordeste e dando oportunidade do tráfego de transporte passando justamente na região a que me referi.

V. Ex.^a mandou recusrsons no Orçamento para 1969, mas pergunto a V. Ex.^a se há possibilidade de ainda na sua administração ter início esse serviço.

O Sr. Mário Andreazza — Essa está dentro do plano integrado do Rio São Francisco. Então já foi determinada a execução dos estudos das possibilidades econômicas e do projeto de engenharia; agora depende de recebermos esses estudos para, então, podermos avaliar o cronograma para a execução dessa obra.

O desejo do Presidente da República é que esse plano integrado do Rio São Francisco fique pronto ainda no seu Governo. Mas não sabemos ainda informar exatamente se ficará pronto ainda nesse período.

O Sr. Sinval Boaventura — Agradeço a V. Ex.^a, Sr. Ministro, os esclarecimentos prestados. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flávio Brito) — Terminados os companheiros inscritos, tem a palavra o Sr. Ministro.

O Sr. Mário Andreazza — Agradeço pelo convite, pela oportunidade que temos de trocar idéias sobre este problema. Todas as idéias aqui são sempre anotadas por nós e mandamos sempre estudar tudo o que se trata neste Congresso, porque achamos que essa ligação é indispensável, particularmente porque os parlamentares são os que traduzem as aspirações gerais do nosso povo. E se ouvirmos as sugestões, temos certeza de que estamos também indo ao encontro dessas aspirações. Este tem sido nosso objetivo sempre, e isso fazemos com todo o prazer.

Agradeço a atenção e a maneira como fomos recebidos e atendidos nesta reunião. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flávio Brito) — Sr. Ministro, em nome da Comissão, quero agradecer a V. Ex.^a o atendimento a este convite em que, como disse anteriormente, V. Ex.^a veio nos

trazer e dar elementos para o nosso relatório.

O Sr. Presidente da República, mesmo como candidato, afirmou, por diversas vezes — e está cumprindo — que uma das suas metas era a agricultura. Temos certeza, por esse relato que hoje ouvimos, que S. Ex.^a dará conhecimento aos seus Ministros, para que providências sejam tomadas para evitar mais a descapitalização da agricultura.

O que V. Ex.^a nos disse hoje, apesar de o seu Ministério ser o dos Transportes, tem grande importância porque Reforma Agrária sem transportes não se pode fazer. E dentro do plano do Governo atual, em que se quer dar nova estrutura à Reforma Agrária, o seu Ministério não poderia estar ausente e nem deixar de comparecer a esta Comissão.

Sr. Ministro, antes de encerrar, como foi dito pelo Deputado Carlos Quintella, V. Ex.^a é merecidamente o Ministro da democracia, o campeão da democracia, e não é praxe mas o Presidente também vai fazer o seu choro como fez o Deputado Breno da Silveira. Também a Confederação Nacional da Agricultura, que tem também uma responsabilidade perante o Governo, organiza anualmente nos Estados o Encontro das outras federações. Este ano estava programado para fazermos este Encontro no Estado do Amazonas, mas, por dificuldades financeiras, não podemos, não nos foi possível realizar o encontro. Sr. Ministro, V. Ex.^a tem navio parado em Manaus, queríamos que o Encontro das Federações do Norte, Sul e Centro fosse feito no interior do Amazonas. V. Ex.^a nos ajudaria nas despesas, pondo à disposição o navio para que componentes das Federações do Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina e São Paulo pudessem tomar conhecimento, como os próprios produtores do meu Estado, dos assuntos ali debatidos. Este o meu apelo, como parlamentar. Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.

(Encerra-se a reunião às 18 horas.)

Comissão Mista incumbida de estudo e parecer sobre o Projeto de Lei n.º 38, de 1968, que "fixa vencimentos básicos de cargos do Poder Judiciário e dos Tribunais de Contas da União, do Distrito Federal e do Ministério Público e dá outras providências".

AVISO

- 1 — A Comissão receberá emendas nos dias 4 (quatro), 5 (cinco), 6 (seis), 9 (nove) e 10 (dez) do corrente;
- 2 — As emendas deverão ser encaminhadas ao 11.º andar do Anexo do Senado Federal, nos horários das 8 às 19 horas e, durante a noite, quando houver sessão em qualquer das duas Casas do Congresso Nacional;
- 3 — Término do prazo para apresentação de emendas na Comissão: Dia 10 (dez), às 19 horas;
- 4 — As emendas só serão recebidas quando o original vier acompanhado de três cópias;
- 5 — O término do prazo de recebimento de emendas, será aberto o prazo de 24 (vinte e quatro) horas, constantes do parágrafo único do art. 3.º das normas, para recebimento de recursos;
- 6 — Durante o decorrer do citado período, haverá, na Secretaria da Comissão, plantão ininterrupto para recebê-los; e
- 7 — A apresentação do parecer do relator perante a comissão, dar-se-á no dia 11 (onze) de dezembro, às 17 horas na sala de reuniões da Comissão de Finanças do Senado Federal.

Congresso Nacional, em 3 de dezembro de 1968. — Senador **Adalberto Sena**, Presidente eventual.

Local de funcionamento ininterrupto da Secretaria da Comissão:

Diretoria das Comissões — Seção de Comissões Mistas.

11.º andar do Anexo do Senado Federal.

Fone: 42-6677 — Ramais 241 e 244.

Secretário: Aluisio Rodrigues Lobato.

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador **Josaphat Marinho** — Vice-Presidente: Deputado **Ulysses Guimarães** — Relator: Deputado **Emílio Gomes**.

ARENA

Senadores

1. Milton Trindade
2. Clodomir Millet
3. Waldemar Alcântara
4. Júlio Leite
5. José Leite
6. Arnon de Mello
7. Attilio Fontana

Deputados

1. Arlindo Kunsler
2. Emílio Gomes
3. Geraldo Mesquita
4. Joaquim Parente
5. José Resegue
6. Parente Frota
7. Raymundo Andrade

MDB

Senadores

1. Adalberto Sena
2. Josaphat Marinho
3. Ruy Carneiro
4. Desiré Guarani

Deputados

1. Janduhy Carneiro
2. Ulysses Guimarães
3. Celso Passos
4. Leo de Almeida Neves.

CALENDÁRIO

Dia 30/11 — É lido o projeto, em Sessão Conjunta;

Dia 3/12 — Instalação da Comissão, escolha do Presidente, Vice-Presidente e designação do Relator;

Dias 4, 5, 6, 9 e 10/12 — Apresentação de emendas, perante a Comissão;

Dia 11/12 — Reunião da Comissão para apreciação do parecer do Relator, às 17:00 horas, na sala de Reuniões da Comissão de Finanças do Senado Federal;

Até o dia 20-12 — Apresentação do parecer, pela Comissão;

Até o dia 21/12 — Publicação do parecer; e

Até o dia 24/12 — Discussão do projeto, em Sessão Conjunta, a ser oportunamente marcada, de acordo com a publicação do parecer.

Prazo — Início: 2-12-68; Término: 20-1.º-69.

Diretoria das Comissões — Seção de Comissões Mistas — 11.º Andar — Anexo do Senado Federal — Fone 43-6677 — Ramais 244 e 241.

Secretário: Aluisio Rodrigues Lobato.

Comissão Mista incumbida de estudo e Parecer sobre o Projeto de Emenda à Constituição n.º 5, de 1968 (CN), que "dá nova redação à alínea "a" do § 1.º do art. 16, da Constituição".

AVISO

- 1 — A Comissão receberá subemendas ou emendas substitutivas nos dias 9 (nove), 10 (dez) e 11 (onze) de dezembro;
- 2 — As subemendas ou emendas substitutivas deverão ser encaminhadas ao 11.º Andar do Anexo do Senado Federal, nos horários das 8:00 (oito) às 19:00 (dezenove) horas e, durante a noite, quando houver Sessão em qualquer das duas Casas do Congresso Nacional;
- 3 — Término do prazo para apresentação de emendas na Comissão: dia 11, às 19:00 horas;
- 4 — As subemendas ou emendas substitutivas só serão recebidas quando o original vier acompanhado de três cópias;
- 5 — Ao término do prazo para recebimento de emendas, será aberto o prazo de 24 horas constantes do § 1.º do artigo 3.º das normas, para recebimento de recursos;
- 6 — Durante o decorrer do citado período, haverá, na Secretaria da Comissão, plantão ininterrupto para recebê-los; e
- 7 — A apresentação do Parecer do Relator perante a Comissão dar-se-á no dia 17 (dezesete) de dezembro às 10:00 horas, na Sala de Reuniões da Comissão de Finanças, do Senado Federal.

Congresso Nacional, em 5 de dezembro de 1968. — Senador Arnon de Mello, Presidente.

Local de funcionamento ininterrupto da Secretaria da Comissão:

Diretoria das Comissões, Seção de Comissões Mistas, 11.º Andar do Anexo do Senado Federal.

do do Senado Federal. Fone: 43-6677 — Ramais: 244 e 245.

Secretário: Afrânio Cavalcanti Melo Junior.

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Arnon de Mello — Vice-Presidente: Deputado Batista Miranda — Relator: Deputado Aldo Fagundes.

Senadores

ARENA

1. Flávio Brito
2. Waldemar Alcântara
3. Arnon de Mello
4. José Leite
5. Cattete Pinheiro
6. Wilson Gonçalves
7. Guido Mondin

Deputados

1. Batista Miranda
2. Ferraz Egreja
3. Marão Filho
4. Martins Junior
5. Romano Massignan
6. Souza Santos
7. Wanderley Dantas

MDB

1. Aarão Steinbruch
2. Desiré Guarani
3. Argemiro de Figueiredo
4. Ruy Carneiro
1. Pedroso Horta
2. Cid Carvalho
3. Aldo Fagundes
4. Leo Neves

CALENDÁRIO

Dia 4/12 — É lido o projeto, em Sessão Conjunta;

Dia 5/12 — Instalação da Comissão, escolha do Presidente, Vice-Presidente e designação do Relator;

Dias 9, 10 e 11/12 — Apresentação de subemendas ou emendas substitutivas perante a Comissão;

Dia 17/12 — Reunião da Comissão para apreciação do parecer do Relator, às 10:00 horas, na Sala de Reuniões da Comissão de Finanças do Senado Federal;

Dia 18-12 — Publicação do parecer. A discussão da Emenda, em seu primeiro turno, será feita em data a ser oportunamente marcada.

Diretoria das Comissões — Seção de Comissões Mistas — 11.º Andar — Anexo do Senado Federal.

Telefone: 43.6677 — Ramais 244 e 245.

Secretário: Afrânio Cavalcanti Melo Junior.

Comissão Mista incumbida de estudo e parecer sobre o Projeto de Emenda à Constituição n.º 6, de 1968, que "dá nova redação ao § 2.º do art. 16 da Constituição".

AVISO

- 1 — A Comissão receberá subemendas ou emendas substitutivas nos dias 9 (nove), 10 (dez) e 11 (onze) de dezembro;
- 2 — As subemendas ou emendas substitutivas deverão ser encaminhadas ao 11.º Andar do Anexo do Senado Federal, nos horários das 8:00 (oito) às 19:00 (dezenove) horas e, durante a noite, quando houver sessão em qualquer das duas Casas do Congresso Nacional;
- 3 — Término do prazo para apresentação de emendas na Comissão: dia 11, às 19:00 horas;
- 4 — As subemendas ou Emendas substitutivas só serão recebidas quando o original vier acompanhado de três cópias;
- 5 — Ao término do prazo para recebimento de emendas, será aberto o prazo de 24 (vinte e quatro) horas constantes do § 1.º do artigo 3.º das normas, para recebimento de recursos;
- 6 — Durante o decorrer do citado período, haverá, na Secretaria da Comissão, plantão ininterrupto para recebê-los; e
- 7 — A apresentação do parecer do relator perante a Comissão dar-se-á no dia 17 (dezesete) de dezembro às 16:00 horas, na Sala de Reuniões da Comissão de Finanças, do Senado Federal.

Congresso Nacional, em 5 de dezembro de 1968. — Senador Ruy Carneiro, Vice-Presidente, no exercício da Presidência.

Local de funcionamento ininterrupto da Secretaria da Comissão:

Diretoria das Comissões, Seção de Comissões Mistas, 11.º Andar do Anexo do Senado Federal.

Fone: 43-6677 — Ramais: 244 e 247. Secretário: Cláudio Carlos Rodrigues Costa.

COMPOSIÇÃO

Presidente: Deputado **Bernardo Cabral** — Vice-Presidente: Senador **Ruy Carneiro** — Relator: Deputado **Wanderley Dantas**.

ARENA

Senadores

1. Flávio Brito
2. Waldemar Alcântara
3. Arnon de Mello
4. José Leite
5. Cattete Pinheiro
6. Wilson Gonçalves
7. Guido Mondin

Deputados

1. Batista Miranda
2. Ferraz Egreja
3. Marão Filho
4. Martins Junior
5. Romano Massignan
6. Souza Santos
7. Wanderley Dantas

MDB

Senadores

1. Ruy Carneiro
2. Argemiro de Figueiredo
3. Desiré Guarani
4. Aarão Steinbruch

Deputados

1. Afonso Celso
2. Bernardo Cabral
3. Dias Menezes
4. Fernando Gama

CALENDÁRIO

Dia 4/12 — É lido o Projeto, em Sessão Conjunta;

Dia 5/12 — Instalação da Comissão, escolha do Presidente, Vice-Presidente e designação do Relator;

Dias 9, 10 e 11/2 — Apresentação de subemendas ou emendas substitutivas perante a Comissão;

Dia 17/12 — Reunião da Comissão para apreciação do parecer do Relator, às 16:00 horas, na Sala de Reuniões da Comissão de Finanças do Senado Federal;

Dia 18/12 — Publicação do parecer.

A discussão da Emenda, em seu primeiro turno, será feita em data a ser oportunamente marcada.

Diretoria das Comissões — Seção de Comissões Mistas — 11.º Andar — Anexo do Senado Federal.

Telefone: 43-6677 — Ramais, 244 e 247.

Secretário: Cláudio Carlos Rodrigues Costa.

Comissão Mista incumbida de estudo e parecer sobre o Projeto de Emenda à Constituição n.º 7, de 1968 (CN), que "dá nova redação ao inciso IV do artigo 97 da Constituição".

AVISO

1 — A Comissão receberá subemendas ou emendas substitutivas nos dias 10 (dez), 11 (onze) e 12 (doze) do corrente mês e ano;

2 — As subemendas ou emendas substitutivas deverão ser encaminhadas ao 11.º Andar do Anexo do Senado Federal, nos horários das 8:00 (oito) às 19:00 (dezenove) horas e, durante a noite, quando houver Sessão em qualquer das duas Casas do Congresso Nacional;

3 — Término do prazo para apresentação de emendas na Comissão: dia 12, às 19:00 horas;

4 — As subemendas ou Emendas substitutivas só serão recebidas quando o original vier acompanhado de três cópias;

5 — Ao término do prazo para recebimento de emendas, será aberto o prazo de 24 horas constantes do § 1.º do artigo 3.º das normas, para recebimento de recursos;

6 — Durante o decorrer do citado período, haverá, na Secretaria da Comissão, plantão ininterrupto para recebê-los; e

7 — A apresentação do parecer do Relator perante a Comissão dar-se-á no dia 19 (dezenove) de dezembro, às 10:00 horas, na Sala de Reuniões da Comissão de Finanças, do Senado Federal.

Congresso Nacional, em 9 de dezembro de 1968. — Senador **Wilson Gonçalves**, Presidente.

Local de Funcionamento ininterrupto da Secretaria da Comissão:

Diretoria das Comissões, Seção de Comissões Mistas, 11.º Andar do Anexo do Senado Federal. Fone: 43-6677 — Ramal: 244.

Secretário: Hugo Rodrigues Figueiredo.

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador **Wilson Gonçalves** — Vice-Presidente: Deputado **Walter Passos** — Relator: Deputado **Erasmio Martins Pedro**.

ARENA

Senadores

1. Waldemar Alcântara
2. Clodomir Millet
3. Sigefredo Pacheco
4. Atílio Fontana
5. Arnaldo Paiva
6. Wilson Gonçalves
7. Raul Giuberti

Deputados

1. Ary Valadão
2. Carlos Quintella
3. Minoru Miyamoto
4. Temístocles Teixeira
5. Walter Passos
6. Wilmar Guimarães
7. Wilson Braga

MDB

1. Aarão Steinbruch
2. Adalberto Sena
3. Ruy Carneiro
4. Lino de Mattos
1. Adylio Vianna
2. Erasmio Martins Pedro
3. Francisco Amaral
4. José Maria Ribeiro

CALENDÁRIO

Dia 5/12 — É lido o projeto, em Sessão Conjunta;

Dia 9/12 — Instalação da Comissão, escolha do Presidente, Vice-Presidente e designação do Relator;

Dias 10, 11 e 12-12 — Apresentação de subemendas ou emendas substitutivas, perante a Comissão;

Dia 19/12 — Reunião da Comissão para apreciação do parecer do Relator, às 15:00 horas, na Sala de Reuniões da Comissão de Finanças do Senado Federal;

Dia 19/12 — Apresentação do parecer, pela Comissão; e

Dia 20/12 — Publicação do parecer.

Secretário: Hugo Rodrigues Figueiredo.

Diretoria das Comissões — Seção de Comissões Mistas 11.º — Andar do Anexo I do Senado Federal.

Telefone: 43-6677.

MESA

Presidente: Gilberto Marinho (ARENA-GB)

1.º-Vice-Presidente: Pedro Ludovico (MDB-GO)

2.º-Vice-Presidente: Rui Palmeira (ARENA-AL)

1.º-Secretário: Dinarte Mariz (ARENA-RN)

2.º-Secretário: Victorino Freire (ARENA-MA)

3.º-Secretário: Aarão Steinbruch (MDB-RJ)

4.º-Secretário: Cattete Pinheiro (ARENA-PA)

1.º-Suplente: Guido Mondin (ARENA-RS)

2.º-Suplente: Vasconcelos Tôrres (ARENA-RJ)

3.º-Suplente: Lino de Mattos (MDB-SP)

4.º-Suplente: Raul Giuberti (ARENA-ES)

LIDERANÇA DO GOVERNO

Líder — Daniel Krieger (ARENA-RS)

Vice-Líderes

Eurico Rezende (ARENA-ES)

Petrônio Portella (ARENA-PI)

DA ARENA

Líder — Filinto Müller (MT)

Vice-Líderes — Wilson Gonçalves (CE)

Petrônio Portella (PI) Manoel Villaga (RN)

Antônio Carlos (SC)

DO DMB

Líder — Aurélio Vianna (GB)

Vice-Líderes — Arthur Virgílio (AM)

Bezerra Neto (MT) — Adalberto Sena (AC)

COMISSÃO DE AJUSTES INTERNACIONAIS E DE
LEGISLAÇÃO SOBRE ENERGIA ATÔMICA

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Nogueira da Gama

Vice-Presidente: Teotônio Vilela

ARENA

Titulares

Arnon de Mello
Domício Gondim
Paulo Torres
João Cleofas
Teotônio Vilela

Suplentes

José Leite
José Guimard
Adolpho Franco
Leandro Maciel
Aloysio de Carvalho

MDB

Nogueira da Gama
Josaphat MarinhoJosé Ermírio
Mário Martins

Secretário: Afrânio Cavalcanti Melo Júnior — R/245.

Reuniões: quartas-feiras, à tarde.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças.

COMISSÃO DE AGRICULTURA

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: José Ermírio

Vice-Presidente: João Cleofas

ARENA

Titulares

José Feliciano
Ney Braga
João Cleofas
Teotônio Vilela
Milton Trindade

Suplentes

Atílio Fontana
Leandro Maciel
Benedicto Valladares
Siegfredo Pacheco

MDB

José Ermírio
Argemiro de FigueiredoAurélio Vianna
Mário Martins

Secretário: J. Ney Passos Dantas — Ramal 244.

Reuniões: terça-feira, à tarde.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças.

COMISSÃO DE ASSUNTOS DA ASSOCIAÇÃO
LATINO-AMERICANA DE LIVRE COMÉRCIO

ALALC

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Ney Braga

Vice-Presidente: Aurélio Vianna

ARENA

Titulares

Ney Braga
Antônio Carlos
Mello Braga
Arnon de Mello
Atílio Fontana

Suplentes

José Leite
Eurico Rezende
Benedicto Valladares
Carvalho Pinto
Filinto Müller

MDB

Aurélio Vianna
Mário MartinsPessoa de Queiroz
Edmundo Levi

Secretário: Hugo Rodrigues Figueiredo — Ramal 244.

Reuniões: quintas-feiras, às 9:00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Economia.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

(13 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Milton Campos

Vice-Presidente: Aloysio de Carvalho

ARENA

Titulares

Milton Campos
Antônio Carlos
Aloysio de Carvalho
Eurico Rezende
Wilson Gonçalves
Petrônio Portella
Carlos Lindenberg
Arnon de Mello
Clodomir Millet

Suplentes

Alvaro Maia
Lobão da Silveira
Benedicto Valladares
Júlio Leite
Menezes Pimentel
Adolpho Franco
Filinto Müller
Daniel Krieger

MDB

Antônio Balbino
Bezerra Neto
Josaphat Marinho
Edmundo LeviArthur Virgílio
Argemiro de Figueiredo
Nogueira da Gama
Aurélio Vianna

Secretária: Maria Helena Bueno Brandão — R/247.

Reuniões: terça-feira, às 10:00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças.

COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL

(11 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: João Abrahão

Vice-Presidente: Júlio Leite

ARENA

Titulares

José Feliciano
Eurico Rezende
Petrônio Portella
Atílio Fontana
Júlio Leite
Clodomir Millet
Manoel Villaga
Wilson Gonçalves

Suplentes

Benedicto Valladares
Mello Braga
Teotônio Vilela
José Leite
Mem de Sá
Filinto Müller
Fernando Corrêa
Adolpho Franco

MDB

João Abrahão
Aurélio Vianna
Adalberto SenaBezerra Neto
Oscar Passos
Sebastião Archer

Secretário: Afrânio Cavalcanti Melo Júnior — R/245.

Reuniões: quintas-feiras, às 10:00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

COMISSÃO DE ECONOMIA

(11 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Carvalho Pinto

Vice-Presidente: Edmundo Levi

ARENA

TITULARES

Carvalho Pinto
Carlos Lindenberg
Júlio Leite
Teotônio Vilela
Domicio Gondim
Leandro Maciel
Attilio Fontana
Ney Braga

SUPLENTE

José Leite
João Cleofas
Duarte Filho
Sigefredo Pacheco
Filinto Müller
Paulo Torres
Adolpho Franco
Antônio Carlos

MDB

Bezerra Neto
Edmundo Levi
Sebastião Archer

José Ermírio
Josaphat Marinho
Pessoa de Queiroz

Secretário: Cláudio Carlos Rodrigues Costa — R/247.

Reuniões: quartas-feiras, às 9,00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Economia.

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Menezes Pimentel

Vice-Presidente: Mem. de Sá

ARENA

TITULARES

Menezes Pimentel
Mem de Sá
Alvaro Maia
Duarte Filho
Aloysio de Carvalho

SUPLENTE

Benedicto Valladares
Antônio Carlos
Sigefredo Pacheco
Teotônio Vilela
Petrônio Portella

MDB

Adalberto Sena
Antônio Balbino

Ruy Carneiro
Edmundo Levi

Secretário: Cláudio Rodrigues Costa — R/247.

Reuniões: quartas-feiras, às 10,00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

COMISSÃO DOS ESTADOS PARA ALIENAÇÃO
E CONCESSÃO DE TERRAS PÚBLICAS E
POVOAMENTO

(11 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Antônio Carlos

Vice-Presidente: Alvaro Maia

ARENA

TITULARES

Antônio Carlos
Moura Andrade
Waldemar Alcântara
Milton Trindade
Alvaro Maia
José Feliciano
João Cleofas
Paulo Torres

SUPLENTE

José Guimard
Filinto Müller
Fernando Corrêa
Menezes Pimentel
Eurico Rezende
Lobão da Silveira
Petrônio Portella
Manoel Villaga

MDB

Arthur Virgílio
Antônio Balbino
João Abrahão

Adalberto Sena
Ruy Carneiro
José Ermírio

Secretária: Maria Helena Bueno Brandão — R/247.

Reuniões: quartas-feiras, à tarde.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

COMISSÃO DE FINANÇAS

(17 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Argemiro de Figueiredo

Vice-Presidente: João Cleofas

ARENA

TITULARES

João Cleofas
Mem de Sá
José Leite
Leandro Maciel
Manoel Villaga
Clodomir Millet
Adolpho Franco
Sigefredo Pacheco
Carvalho Pinto
Fernando Corrêa
Júlio Leite

SUPLENTE

Lobão da Silveira
José Guimard
Teotônio Vilela
Carlos Lindenberg
Daniel Krieger
Filinto Müller
Celso Ramos
Milton Trindade
Antônio Carlos
Benedicto Valladares
Mello Braga
Paulo Torres

MDB

Argemiro de Figueiredo
Bezerra Neto
Pessoa de Queiroz
Arthur Virgílio
José Ermírio

Oscar Passos
Josaphat Marinho
João Abrahão
Aurélio Vianna
Nogueira da Gama

Secretário: Hugo Rodrigues Figueiredo — Ramal 244.

Reuniões: quartas-feiras, às 10,00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças.

COMISSÃO DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Attilio Fontana

Vice-Presidente: Antônio Balbino

ARENA

TITULARES

Attilio Fontana
Adolpho Franco
Domicio Gondim
João Cleofas
Teotônio Vilela

SUPLENTE

Júlio Leite
José Cândido
Arnon de Mello
Leandro Maciel
Mello Braga

MDB

Antônio Balbino
Nogueira da Gama

Ruy Carneiro
Bezerra Neto

Secretária: Maria Helena Bueno Brandão — R/247.

Reuniões: quintas-feiras, às 9,00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Constituição e Justiça.

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Petrônio Portella
Vice-Presidente: Mello Braga

ARENA

TITULARES	SUPLENTE
Petrônio Portella	Celso Ramos
Domicio Gondim	Milton Trindade
Atílio Fontana	José Leite
Mello Braga	Adolpho Franco
Júlio Leite	Duarte Filho

MDB

Arthur Virgílio João Abrahão
Josaphat Marinho Argemiro de Figueiredo

Secretário: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — R/245

Reuniões: terça-feira, às 9:00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Segurança Nacional.

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Josaphat Marinho
Vice-Presidente: Domicio Gondim

ARENA

TITULARES	SUPLENTE
Domicio Gondim	José Feliciano
José Leite	Mello Braga
Celso Ramos	José Guimard
Paulo Torres	Benedicto Valladares
Carlos Lindenberg	Teotônio Vilela

MDB

Josaphat Marinho Sebastião Archer
José Ermírio Oscar Passos

Secretário: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — R/245

Reuniões: quarta-feira, às 9:00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Constituição e Justiça.

COMISSÃO DO POLÍGONO DAS SECAS

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Ruy Carneiro
Vice-Presidente: Duarte Filho

ARENA

TITULARES	SUPLENTE
Clodomir Millet	Teotônio Vilela
Manoel Villaza	José Leite
Arnon de Mello	Domicio Gondim
Duarte Filho
Menezes Pimentel	Leandro Maciel

MDB

Ruy Carneiro Aurélio Vianna
Argemiro de Figueiredo Adalberto Sena

Secretário: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — R/245

Reuniões: quinta-feira, à tarde.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças.

COMISSÃO DE PROJETOS DO EXECUTIVO

(11 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Wilson Gonçalves
Vice-Presidente: Carlos Lindenberg

ARENA

TITULARES	SUPLENTE
Wilson Gonçalves	José Feliciano
Paulo Torres	João Cleofas
Antônio Carlos	Adolpho Franco
Carlos Lindenberg	Petrônio Portella
Mem de Sá	José Leite
Eurico Rezende	Ney Braga
Waldemar Alcântara	Milton Campos
Carvalho Pinto	Daniel Krieger

MDB

José Ermírio Antônio Balbino
Aurélio Vianna Arthur Virgílio
Mário Martins Edmundo Levi

Secretário: Afrânio Cavalcanti Mello Júnior — R/245.

Reuniões: quinta-feira, às 10:00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças.

COMISSÃO DE REDAÇÃO

(5 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: José Feliciano
Vice-Presidente: Leandro Maciel

ARENA

TITULARES	SUPLENTE
José Feliciano	Filinto Müller
Leandro Maciel	Mem de Sá
Antônio Carlos	Duarte Filho
Lobão da Silveira	Clodomir Millet

MDB

Nogueira da Gama Edmundo Levi

Secretária: Beatriz Brandão Guerra.

Reuniões: quinta-feira, à tarde.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES

(15 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Benedicto Valladares
Vice-Presidente: Pessoa de Queiroz

ARENA

TITULARES	SUPLENTE
Benedicto Valladares	Wilson Gonçalves
Filinto Müller	José Guimard
Aloysio de Carvalho	Carlos Lindenberg
Antônio Carlos	Adolpho Franco
Mem de Sá	Petrônio Portella
Ney Braga	José Leite
Milton Campos	Teotônio Vilela
Moura Andrade	Mello Braga
Fernando Corrêa	José Feliciano
Arnon de Mello	Clodomir Millet
José Cândido	Menezes Pimentel

MDB

Pessoa de Queiroz Bezerra Neto
Mário Martins João Abrahão
Aurélio Vianna Josaphat Marinho
Oscar Passos Antônio Balbino

Secretário: J. B. Castejon Branco.

Reuniões: terça-feira, às 10 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

COMISSÃO DE SAÚDE

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Sigefredo Pacheco

Vice-Presidente: Manoel Villaza

ARENA**TITULARES**

Sigefredo Pacheco
Duarte Filho
Fernando Corrêa
Manoel Villaza
Clodomir Millet

SUPLENTE

Júlio Leite
Milton Trindade
Ney Braga
José Cândido
Lobão da Silveira

MDB

Adalberto Sena
Sebastião Archer
Nogueira da Gama
Ruy Carneiro

Secretário: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — R/241.

Reuniões: quintas-feiras, às 9:00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Economia.

COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Paulo Torres

Vice-Presidente: Oscar Passos

ARENA**TITULARES**

Paulo Torres
José Guimard
Lobão da Silveira
Ney Braga
José Cândido

SUPLENTE

Filinto Müller
Atílio Fontana
Domício Gondim
Manoel Villaza
Mário Braga

MDB

Oscar Passos
Mário Martins
Argemiro de Figueiredo
Sebastião Archer

Secretário: Mário Nelson Duarte — Ramal 241.

Reuniões: quintas-feiras, às 9:00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Segurança Nacional.

COMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO CIVIL

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Eurico Rezende

Vice-Presidente: Arnon de Mello

ARENA**TITULARES**

Eurico Rezende
Carlos Lindenberg
Arnon de Mello
Paulo Torres
José Guimard

SUPLENTE

José Feliciano
Menezes Pimentel
Celso Ramos
Petrônio Portella
Leandro Maciel

MDB

Ruy Carneiro
João Abrahão

Adalberto Sena
Pessoa de Queiroz

Secretário: J. Ney Passos Dantas — Ramal 244.

Reuniões: Terças-feiras, às 9:00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Economia.

COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: José Leite

Vice-Presidente: Sebastião Archer

ARENA**TITULARES**

José Leite
Celso Ramos
Arnon de Mello
Domício Gondim
João Cleofas

SUPLENTE

Paulo Torres
Atílio Fontana
Eurico Rezende
José Guimard
Carlos Lindenberg

MDB

Sebastião Archer
Pessoa de Queiroz

Mário Martins
Ruy Carneiro

Secretário: Mário Nelson Duarte — Ramal 241.

Reuniões: quintas-feiras, às 9:00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Segurança Nacional.

COMISSÃO DE VALORIZAÇÃO DA AMAZÔNIA

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: José Guimard

Vice-Presidente: Clodomir Millet

ARENA**TITULARES**

José Guimard
Fernando Corrêa
Clodomir Millet
Alvaro Maia
Milton Trindade

SUPLENTE

Lobão da Silveira
José Feliciano
Filinto Müller
Sigefredo Pacheco
Manoel Villaza

MDB

Edmundo Levi
Oscar Passos

Adalberto Sena
Arthur Virgílio

Secretário: Mário Nelson Duarte — Ramal 241.

Reuniões: quartas-feiras, às 15:00 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

COLEÇÃO DE

DECRETOS-LEIS

(GOVÉRNO CASTELLO BRANCO)

E

LEGISLAÇÃO CORRELATA

N.ºs 1 A 318

(OBRA ELABORADA PELA DIRETORIA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA, COMPOSTA E IMPRESSA
PELO SERVIÇO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL)

(4 VOLUMES EM UM TOTAL DE 2.096 PÁGINAS)

PREÇO DA OBRA COMPLETA:

ENCADERNADA NCr\$ 80,00

EM BROCHURA NCr\$ 40,00

INTRODUÇÃO

O Ato Institucional n.º 2 (art. 30 e parágrafo único do art. 31) conferiu ao Presidente da República a faculdade de legislar mediante decretos-leis sobre matéria de segurança nacional, estando em pleno funcionamento o Congresso Nacional, ou ainda, decretado o recesso parlamentar por ato complementar, em todas as matérias previstas na Constituição e na lei orgânica.

Baseado no primeiro destes dispositivos, o Presidente Castello Branco expediu o Decreto-Lei n.º 1, em 13 de novembro de 1965, instituindo o cruzeiro novo. A este seguiram-se outros, num conceito amplo de segurança nacional nem sempre aceito, especialmente pelos adversários do Governo. O Decreto-Lei n.º 19/66 originou grande celeuma, já que versava sobre matéria recém-deliberada pelo Congresso Nacional, contrariando a decisão do Legislativo, que rejeitara veto aposto pelo Presidente da República ao Projeto de Lei n.º 3.500/66. À promulgação da parte vetada pelo Chefe da Nação e mantida pelo Congresso, seguiu-se a expedição do decreto-lei.

O recesso parlamentar decretado com o Ato Complementar n.º 23, de 20-10-66 a 22-11-66, possibilitou ao Presidente

da República legislar sobre todas as matérias previstas na Constituição. Assim é que, neste período, foram objeto de decretos-leis matérias versadas em projetos de lei enviados pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional e já em tramitação, como a criação do Instituto Nacional do Cinema, a reforma universitária etc., projetos estes que, levantando a opinião pública, vinham recebendo críticas e sugestões, não só dos parlamentares, mas das classes diretamente interessadas que se pronunciavam através de memoriais ao Legislativo.

O Ato Institucional n.º 4, convocando o Congresso Nacional para discutir e votar o projeto de Constituição de origem governamental, possibilitava ao Presidente da República baixar decretos-leis sobre segurança nacional e matéria financeira, e, ainda, sobre matéria administrativa, no período de recesso parlamentar.

A Constituição de 1967 faculta ao Presidente da República a expedição de decretos-leis sobre segurança nacional e finanças públicas. Entretanto, esta faculdade é limitada aos casos de urgência ou de interesse público relevante e não

podendo acarretar aumento de despesa. Embora entrem em vigor na data de sua publicação, estes decretos-leis são sujeitos ao **referendum** do Congresso Nacional que os aprovará ou rejeitará integralmente, dentro de sessenta dias. Findo este prazo, sem deliberação, o texto é tido como aprovado.

Se os decretos-leis baixados pelo atual Governo são, de acordo com a Constituição em vigor, debatidos e votados pelo Congresso Nacional, logo após sua expedição, embora já vigentes, e, portanto, produzindo efeitos, os decretos-leis emanados com base nos Atos Revolucionários escaparam à apreciação do Poder Legislativo.

De 13 de novembro de 1965 a 14 de março de 1967, 319 (trezentos e dezenove) decretos-leis foram expedidos pelo Presidente Castello Branco, variando seu objeto desde a simples alteração do nome de uma escola a transformações substanciais na legislação tributária, trabalhista, previdenciária, novo código do ar, nova redação do código de mineração, normas para a Reforma Administrativa, nova lei de segurança nacional etc.

Vários foram os dispositivos legais alterados ou revogados mediante decretos-leis, e as remissões a normas, por vezes antigas, são inúmeras. Visando à melhor compreensão dos 319 decretos-leis do Presidente Castello Branco, a **Diretoria de Informação Legislativa**, por determinação do Presidente do Senado Federal, Senador Auro Moura Andrade, elaborou o presente trabalho em que, a par dos textos integrais dos decretos-leis, transcreve toda a legislação alterada ou simplesmente citada naqueles diplomas, assim como um ementário da legislação posterior correlata.

Foi o seguinte o

PLANO DE TRABALHO

1) LEGISLAÇÃO CITADA

Após o texto do decreto-lei é transcrita a legislação citada, compreendendo os dispositivos alterados, revogados ou simplesmente mencionados.

Na primeira coluna (entre parênteses): o artigo, parágrafo, inciso ou alínea do decreto-lei em que é citada a norma legal.

A seguir, a lei (decreto, decreto-lei ou dispositivo constitucional) citada (ementa e data de publicação).

Se a referência é feita a determinado artigo, este é transcrito.

Para melhor compreensão, são fornecidas em notas todas as normas a que são feitas remissões. Inúmeras vezes, foram necessárias **notas de notas**, num verdadeiro **encadeamento de legislação**, que só finda quando a matéria está suficientemente esclarecida.

Sempre que necessário, divulgamos também os textos de Resoluções ou Portarias citadas, como, por exemplo, a Portaria n.º 729/62, do Presidente da NOVACAP, a que se refere o Decreto-Lei n.º 274/67.

Evitamos transcrever dispositivos dos decretos-leis do Presidente Castello Branco, de vez que sua consulta pode ser feita facilmente nesta obra, parecendo-nos, portanto, dispensável repeti-los na legislação citada.

Em primeira leitura, as notas parecerão falhas, já que, algumas vezes, não seguem rigorosamente a ordem numérica. A alteração na sequência das notas foi necessária na composição gráfica, que, para facilitar a consulta, colocou, sempre que possível, as notas nos rodapés das páginas em que são feitas as citações. Os tipos usados na impressão distinguem com exatidão as citações e remissões.

2) LEGISLAÇÃO POSTERIOR

Compreende as alterações e regulamentações dos decretos-leis, assim como as remissões que lhes são feitas, em legislação emanada após sua expedição.

Na primeira coluna: a lei, decreto — ou decreto-lei (número e data de publicação) posterior ao decreto-lei e que a ele se refere.

Na segunda coluna: é explicitado se se trata de alteração, regulamentação ou simples citação.

Quando apenas um dispositivo da lei posterior se refere ao decreto-lei, é determinado qual o artigo em que é feita a remissão.

Da mesma forma, se apenas um (ou mais) dispositivo do decreto-lei é alterado, regulamentado ou referido, este dispositivo é determinado.

Pedidos ao

Serviço Gráfico do Senado Federal

Praça dos Três Podêres

Caixa Postal 1503

Brasília, DF

Nota: Todos os pedidos devem vir acompanhados de cheque visado, ordem de pagamento, ou vale-postal, pagáveis em Brasília, a favor do Serviço Gráfico do Senado Federal.