

existentes na data da Lei, o disposto no § 1.º"

Sala das Comissões, em 9 de junho de 1971. — Magalhães Pinto, Presidente — Leandro Maciel, Relator — Augusto Franco — Geraldo Mesquita — Milton Cabral — Flávio Brito — Paulo Guerra — Helvídio Nunes.

PARECER

N.º 124, DE 1971

DA COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA

Sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 16, de 1971 (n.º 35-B/71, na Câmara dos Deputados), que acrescenta parágrafo único ao art. 1.º do Decreto-lei n.º 705, de 25 de julho de 1969, que altera a redação do art. 22 da Lei número 4.024, de 20 de dezembro de 1962, que fixa as Diretrizes e Bases da Educação Nacional.

Relator: Sr. Cattete Pinheiro

Acrescentar parágrafo único ao artigo 1.º do Decreto-lei n.º 705, de 25 de julho de 1969, a fim de permitir dispensa da prática da Educação Física aos alunos matriculados nos cursos noturnos, é objetivo do projeto de lei que vem ao estudo desta Comissão.

O projeto é originário do Poder Executivo e foi submetido ao Congresso, nos termos do art. 51 da Constituição. Está acompanhado de exposição de motivos, na qual o titular da Educação assinala que nem o art. 22 da Lei de Diretrizes e Bases da Educação, nem o Decreto-lei n.º 705/69, que o modificou, previram a liberação dos discentes do curso noturno, da atividade de Educação Física. E informa:

"Ao examinar a matéria, lembrou o Conselho Federal de Educação, em recente parecer, que os alunos dos cursos noturnos deveriam ter, no que se refere ao assunto, um tratamento especial, por serem diferentes as condições em que exercem suas obrigações escolares. Os frequentadores dos cursos noturnos são, realmente, pessoas que trabalham durante o dia e sujeitas a horário de aulas compreendido entre 19 e 22 horas. Na prática da Educação Física nesse período, ou após as 22,30, não podem resultar os benefícios

que se esperam dos exercícios físicos."

Note-se: a educação física é prática educativa tornada obrigatória pelo art. 22 da Lei de Diretrizes e Bases, conforme está expresso no artigo 1.º do Decreto n.º 58.130, de 31 de março de 1966, que regulamenta o dispositivo da LDB. Convém salientar que a Lei de Diretrizes e Bases limitou a educação física aos alunos dos cursos primário e médio até a idade de 18 anos. É que tinha em vista aproveitar e dirigir as forças do indivíduo — físicas, morais, intelectuais e sociais — de maneira a utilizá-las na sua totalidade, e neutralizar, na medida do possível, as condições negativas do educando e do meio (artigo 1.º do Decreto n.º 58.130/66). Posteriormente, todos os ramos da escolarização foram abrangidos, "com predominância esportiva no ensino superior", conforme preceitua a redação dada ao art. 22 da LDB, pelo Decreto-lei n.º 705, de 25 de julho de 1969.

Diante disso, a autoridade passou a exigir a organização de programas adequados, e cada estabelecimento de ensino passou a incluir no seu regimento a prática semanal de atividades físico-desportivas, com aulas ou sessões dirigidas por professores qualificados. E a Divisão de Educação Física do MEC — hoje, transformada em Departamento — recebeu atribuição para baixar instruções indispensáveis ao cumprimento dos dispositivos legais.

É bom lembrar que a limitação "até 18 anos", constante do art. 22 da LDB, foi combatida pelos professores de Educação Física, aos quais parecia "exceção odiosa a que exclui os alunos acima dos 18 anos, sem fundamento nas ciências biológicas". O Decreto-lei n.º 705/69 excluiu referência à idade. Por seu turno, o Conselho Federal de Educação deixou a distribuição do horário das sessões de educação física a critério dos estabelecimentos escolares. E salientou:

"A Lei dá, é certo, liberdade aos colégios para integração dessas atividades; e os colégios, para realizar a referida integração, podem utilizar sistemas diversos. Isso, entretanto, não exclui que o

respectivo órgão de fiscalização identifique casos de evidente deformação da regra legal e prescreva normas capazes de evitá-las."

Ninguém desconhece que, para o bom rendimento da Educação Física, devem ser considerados, basicamente, os seguintes fatores: a) aulas, ou sessões, em horário apropriado; b) existência de condições materiais mínimas; c) continuidade da prática. Os pontos referidos se inter-relacionam. Assim, o horário das aulas é de grande importância para o rendimento que se pretende alcançar. Da mesma forma, o material colocado à disposição dos discentes, e a continuidade do ensino.

A proposição em estudo tem finalidade de evitar que o aluno, após oito horas, pelo menos, de afazeres profissionais ou empregatícios, seja obrigado a exercitar-se fisicamente ao comparecer à escola noturna. Possivelmente essa obrigatoriedade conduzirá o ensino a resultado oposto ao que se pretende com o funcionamento dos cursos noturnos.

Trata-se, portanto, de atender a questão de alta relevância. Na verdade, não se tem notícia de que os estabelecimentos de ensino que funcionam à noite estejam colocando a educação física entre as disciplinas obrigatórias do ano letivo. Mas é conveniente que se estabeleça princípio normativo, e resguarde o aluno de boa vontade e que, depois de um dia de trabalho, procura ampliar os seus conhecimentos, comparecendo à escola noturna. Isso, inclusive, atende aos princípios biológicos.

Diante do exposto, somos pela aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Comissões, em 9 de junho de 1971. — João Calmon, Presidente em exercício — Cattete Pinheiro, Relator — Milton Trindade — Geraldo Mesquita — Tarso Dutra — Benjamin Farah.

O SR. PRESIDENTE (Petrônio Portella) — O expediente lido será publicado.

A Presidência recebeu do Presidente da República a Mensagem n.º 50, de 1971 (CN) (n.º 182/71, na origem), submetendo ao Congresso Nacional o texto do Decreto-lei n.º 1.173, de 7 de

junho de 1971, que altera o § 3.º do art. 19 do Decreto-lei n.º 401, de 30 de dezembro de 1968.

Para a leitura da Mensagem e demais providências iniciais de sua tramitação, convoco Sessão Conjunta, das duas Casas do Congresso Nacional, a se realizar amanhã, *têrça-feira*, às 21 horas e 30 minutos, no Plenário da Câmara dos Deputados.

O SR. PRESIDENTE (Petrônio Portella) — Tendo sido publicado e distribuído em avulsos o Parecer n.º 45, de 1971 (CN), da Comissão Mista incumbida do estudo do Projeto de Lei n.º 5, de 1971 (CN), que altera o art. 41, da Lei n.º 2.004, de 3 de outubro de 1953, que dispõe sobre a política nacional do petróleo e define as atribuições do Conselho Nacional do Petróleo, institui a sociedade por ações Petróleo Brasileiro Sociedade Anônima, e dá outras providências, esta Presidência convoca Sessão Conjunta do Congresso Nacional a se realizar às 21 horas e 30 minutos do dia 16 do corrente, no Plenário da Câmara dos Deputados, destinada à apreciação da matéria.

O SR. PRESIDENTE (Petrônio Portella) — Concedo a palavra, ao nobre Senador Filinto Müller, como Líder da Maioria.

O SR. FILINTO MÜLLER (Como Líder. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, transcorreu no sábado último, dia 12, o 40.º aniversário da criação do Correio Aéreo Nacional.

Trata-se de uma data que todos os anos é lembrada aqui no Senado. Na oportunidade, costumamos prestar homenagem aos bravos, aos valorosos, aos incedíveis tenentes que, há quarenta anos, pilotando pequeninos aviões, foram abrindo caminho, pelos ares, até as regiões mais longínquas do Brasil, estabelecendo uma comunicação de interesse comercial, mas sobretudo de interesse patriótico e afetivo entre as populações das grandes cidades do País e as zonas mais abandonadas e mais esquecidas do nosso Interior.

O Senado, Sr. Presidente, faz bem — e o tem feito sempre em homenagem os bravos fundadores do Correio Aéreo Nacional, à frente dos quais avulta a pessoa do Brigadeiro Eduardo Gomes.

Tive oportunidade de, naquele ensejo, modêsto tenente, colaborar com

Eduardo Gomes no lançamento da sua idéia magnífica. Eduardo Gomes foi o idealizador, e um pugilo de aeronautas, de oficiais, todos tenentes, foi o realizador desta grande obra, que, hoje, avulta no panorama nacional, e que estendeu as suas linhas, o seu trabalho até os países vizinhos, até os países limítrofes com o Brasil.

O primeiro vôo realizou-se precisamente a 12 de junho de 1931, há 40 anos, e o pequeno avião que realizou essa proeza de fazer um vôo do Rio a São Paulo, iniciando o Correio Aéreo Nacional, era pilotado pelos Tenentes Nêlson Lavanere Vanderlei e Casemiro Montenegro.

O então Tenente Nêlson Lavanere Vanderlei veio a ser mais tarde, Tenente-Brigadeiro, Ministro da Aeronáutica, e teve oportunidade de prestar relevantes serviços, não somente à Aeronáutica brasileira como a todo o Brasil.

Lembro-me dos demais que, como Casemiro Montenegro, desapareceram muito cedo ainda; lembro-me de muitos que tomaram parte nos vôos que se iniciavam para as cidades mais longínquas do sertão brasileiro, estabelecendo, sobretudo, com a sua coragem, com a sua bravura, com o seu destemor, quase como uma valentia inconsciente, a comunicação dos centros mais adiantados com o interior esquecido. O serviço prestado pelo Correio Aéreo Nacional é desses que jamais poderão ser esquecidos. Considero os oficiais que desbravaram, pelas linhas aéreas, os nossos sertões, legítimos bandeirantes, que conquistaram, para a civilização, os núcleos abandonados do interior da nossa Pátria.

A propósito da data, o Tenente-Brigadeiro Armando Meneses, atualmente à frente do Ministério da Aeronáutica, baixou uma ordem do dia que vou ler para que figure nos nossos Anais. Diz o ilustre Chefe militar:

(Lê.)

“É com o mais justificado orgulho que me dirijo aos companheiros da Aeronáutica, neste 12 de junho em que se completam 40 anos desde aquela longínqua manhã de 1931, em que os Tenentes Montenegro e Vanderlei decolaram do Campo dos Afonsos com destino a São Paulo, no pequeni-

no K-263, dando início à trajetória de glórias que tem sido a tônica do Correio Aéreo Nacional.

Bandeirantes ousados do século, seus componentes, desde então, passaram a levar aos mais invios rincões deste País-Continente mensagens de carinho, de progresso e de brasilidade, unindo, em um só mapa, as coxilhas dos pampas à verdejante Amazônia, as praias formosas do Nordeste aos pantanais mato-grossenses num sublime movimento de integração nacional.

Foram árduas as batalhas para a conquista das rotas do São Francisco, do Araguaia, do Xingu e muitas outras, onde tantos companheiros se imolaram em holocausto ao ideal supremo: o Brasil Grande, o Brasil Unido, o Brasil de brasileiros!

Hoje, vencidas tôdas as rotas, as batalhas terminaram. Ficam-nos, lado a lado, o orgulho dos feitos heróicos desses companheiros que escreveram com letras maiúsculas a história do Correio Aéreo Nacional, e a saudade imorredoura daqueles que não mais regressaram, a nos incentivarem a continuar, não mais desbravando, mas transportando o progresso, ajudando ao desenvolvimento, permitindo, enfim, que obras como a Transamazônica tenham prosseguimento em ritmo de Brasil grande.

Aquelas batalhas, na verdade, terminaram. Não mais existem hoje as lutas contra as intempéries e contra o desconhecido das notas. Outras, porém, subsistem, mais difíceis e perigosas que aquelas, pois que o inimigo atual, menos digno e mais sorrateiro, ataca-nos de mil e um modos, usando das mais baixas formas de aviltamento humano, recorrendo aos seqüestros, aos assaltos, aos atentados, à **minagem** da juventude através de tóxicos, a tudo, enfim, que lhe permita ganhar terreno em uma guerra que faz desprovida de dignidade e de grandeza!

É, portanto, neste dia 12 de junho de 1971, ao rememorar feitos

gloriosos daqueles homens verdadeiramente heróicos que nos precederam, proporcionando-nos tantas lições magníficas de amor ao Brasil e reverenciando sua memória, que vos concito, meus companheiros da Aeronáutica — a todos sem exceção — a que fiquemos alertas, imbuídos, cada um de per si, da mística dos pioneiros do CAN, em suas expressões máximas de vontade férrea e destemor, prontos a rechazar e aniquilar qualquer tentativa de soerguimento dos falazes inimigos da Pátria.”

O Sr. Benjamin Farah — Permite-me V. Exa. um aparte?

O SR. FILINTO MÜLLER — Com muito prazer.

O Sr. Benjamin Farah — Quero, em nome do MDB, prestar solidariedade a V. Exa. nessa manifestação de apreço ao Correio Aéreo Nacional, por mais um ano de existência. V. Exa., com a sua clarividência, já descreveu o trabalho do Correio Aéreo Nacional. Nada tenho a acrescentar. Na verdade, o CAN tem desenvolvido uma faina imensa de amor a este País, no desbravamento, evidenciando, através dos seus vôos e dos inestimáveis serviços prestados à Nação, um trabalho digno de apreço, de respeito, de admiração. O nosso Partido não pode ficar indiferente. Damos, pois, a mais irrestrita solidariedade a esses patriotas e a esses bravos patriotas.

O SR. FILINTO MÜLLER — Agradeço ao nobre Senador Benjamin Farah o seu aparte. Eu falava, quase que em nome pessoal somente, mas, com o aparte de S. Exa. e o apoio do seu Partido, e na qualidade de Líder da ARENA, eu compreendo que estou falando em nome de todo o Senado da República e interpretando os sentimentos de toda a Nação brasileira.

Sr. Presidente, nós, os Senadores que pertencemos aos Estados longínquos do interior do Brasil, podemos avaliar bem o quanto de heróico e o quanto de benéfico tem para a nacionalidade o trabalho realizado pelo Correio Aéreo Nacional.

Ainda há pouco, tive oportunidade de ler as palavras do nobre, do eminente Tenente-Brigadeiro Armando

Menezes, Ministro Interino da Aeronáutica, em Ordem do Dia referente à data. Quero aqui relembrar que o então Tenente Armando Menezes, hoje Ministro da Aeronáutica, foi um desses bravos pertencentes ao Correio Aéreo Brasileiro. Teve oportunidade S. Exa. de, com os tenentes da época, com os seus companheiros de então, atravessar também os nossos sertões e abrir os portos do Xingu, do São Francisco, do pantanal mato-grossense. Senti perfeitamente, que S. Exa., na sua Ordem do Dia, estava extravazando os sentimentos que o animavam quando, jovem Tenente, pertencia ao Correio Aéreo Nacional e honrava, com sua dedicação, esse grupo de bravos, orientados, como disse de início, pela figura extraordinária do Brigadeiro Eduardo Gomes.

Sr. Presidente, com estas palavras presto homenagem especial à Aeronáutica brasileira, representada na pessoa de seu eminente Ministro, Tenente-Brigadeiro Márcio de Souza e Melo, que bem encarna as altas virtudes militares da corporação. (Muito bem! Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Petrônio Portella) — Escusado será dizer que o elogio feito pelo nobre Líder da Maioria expressa o sentimento geral da Casa.

Neste ensejo em que os feitos heróicos do Correio Aéreo Nacional foram lembrados, exaltados e enaltecidos, quero dizer à Casa e à Nação que o ilustre Líder da Maioria não falava simplesmente em nome do Plenário, mas expressava, com o brilhantismo de sempre, o pensamento da Mesa Diretora do Senado da República. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Petrônio Portella) — Concedo a palavra ao nobre Senador Benedito Ferreira. (Pausa.) Não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Carlos Lindenberg.

O SR. CARLOS LINDENBERG — Sr. Presidente, Srs. Senadores, o assunto que me traz à tribuna é relativo ao problema do café, que não interessa a todos os Estados da Federação, mas interessa a todos os brasileiros, uma vez que esse produto tem sido o fator principal de nosso progresso, de longa data.

Acontece que, ao assistirmos e tomarmos parte do IV Congresso de Café, realizado no Estado do Espírito Santo, tivemos oportunidade de sentir as dificuldades que no momento perseguem não só os lavradores, como também os comerciantes de café, principalmente os primeiros, cujo produto não lhes vem dando o necessário para a sua própria manutenção. É que o preço do café, atualmente, está inferior ao de dois anos atrás, ocasionando, com isto, as dificuldades aludidas e que vem merecendo nossa inteira atenção e as preocupações do próprio Governo, a fim de que esses lavradores possam prosseguir na sua obra de desenvolvimento do País.

Sabemos que dos galhos dos cafeeiros tem saído o progresso do País, correspondendo a estradas, a portos, a indústrias, a tantos outros fatores conseguidos através das divisas fornecidas pelo café. É, portanto, nossa obrigação e nosso dever procurar dar a esses homens, principalmente aos lavradores, aquilo de que necessitam para continuar produzindo essa rubiácea que, ainda por muitos anos, há de corresponder, repito, ao fator principal no carreamento de divisas para o País. Ainda hoje, o café representa cerca de 30% dessas divisas e, portanto, não pode ser abandonado ou esquecido.

A redução no preço a que aludi foi devida, como todos sabemos, a manobras feitas no exterior, com o sentido de conseguir matéria-prima mais barata, no caso o café, para manter os preços internos nos seus países, com maiores lucros. Isso ocorreu quando a Organização Mundial do Café, pressionada principalmente pelos torradores, permitiu o aumento do estoque mundial ocasionando uma baixa de preços que, traduzida em cruzeiros, representa cerca de Cr\$ 10,00 por arroba, ou seja, Cr\$ 40,00 por saco. Isso veio afetar a nossa lavoura, principalmente, e o comércio, em parte.

E a situação aí permanece. Mas nos entendimentos, nos contatos que tivemos com os lavradores, praticamente representados por homens de todos os Estados cafeeiros que se reuniram em Vitória, no IV Congresso Nacional do Café, sentimos esta necessidade de melhoria do preço, que está programada pelo Governo, para janeiro do próximo ano.

Indo um pouco mais a fundo da questão, sentimos, também, que está alteração de preço para melhor, chegará em ocasião inoportuna, quando os lavradores não mais terão nenhum estoque para venda. O lucro que deveria ser do lavrador passará, então, às mãos dos comerciantes, o que é bastante desinteressante para o nosso País, para os lavradores de café, para os nossos Estados que produzem a rubiácea.

A organização do IBC é no sentido de regular a política de café, no Brasil, não só na parte propriamente de produção, como, principalmente, na parte relativa à comercialização do produto.

O café é um produto nobre, que resiste a tôdas as intempéries, como resiste, ainda, a tôda soma de impostos e taxas que sôbre o mesmo recaem. Creio que se somarmos também a parte relativa ao confisco, a que se deu o nome de "Taxa de Contribuição", êsses impostos somados vão além daqueles tributos que recaem sôbre os bens chamados de luxo. Basta dizer que a taxa de contribuição, exceto os impostos, correspondia, até há poucos dias, a aproximadamente 50% a 61% do valor do produto em dólares.

Essa "Taxa de Contribuição" é recolhida ao IBC justamente para suas despesas e, ainda, para regular a comercialização do produto, entrando no mercado fazendo compras, como também colocando o produto no mercado, quando necessário. Hoje a taxa já é fixa, mas corresponde ainda a cerca de 40% do valor total do produto.

Mas não é só isto, e é o ponto principal que desejo abordar — e procurarei ser breve para não cansar os nobres colegas que me estão ouvindo e que, como brasileiros, se interessam mas não como representantes de Estados.

Ainda, o IBC subvenciona ou dá incentivos aos torradores de café, para que eles possam vender internamente o café torrado a preços mais módicos, quando nós sabemos que os incentivos relativos aos produtos de petróleo, os incentivos relativos ao papel, ao trigo, já foram abandonados pelo Governo, ou foram cancelados, pagando os consumidores o preço normal desses produtos.

O café ainda tem subvenção, embora já um pouco menor, porém, representa uma despesa para o IBC, para o lavrador, de cerca de 80 milhões por mês, o que corresponde a 960 milhões de cruzeiros por ano.

Além disso, o IBC para estabelecer esta política, em épocas passadas, isto é, de subvenção aos torradores, para que os brasileiros tenham café torrado barato, tomou providências no sentido de ficar com a comercialização do café de cabotagem, tanto assim que o nosso Estado, o Espírito Santo, era aquela que exportava café para todos os Estados do Norte, desde a Bahia até o Amazonas, quando o IBC suprimiu essa comercialização a fim de que êle passasse a fornecer êsses cafés aos torradores.

Ainda há poucos dias ouvimos aqui, se não me falha a memória, do Senador José Esteves, que no Amazonas, naquele dia, não se encontrava uma xícara de café para tomar.

O Sr. José Lindoso — Permite V. Exa. um aparte?

O SR. CARLOS LINDENBERG — Com muito prazer.

O Sr. José Lindoso — Tem sido constante a falta de café no Estado do Amazonas. Não sei a que atribuir isto, parecendo que o problema é de um esquema de distribuição e atendimento às agências do Instituto. Mas realmente é incrível que, no próprio território brasileiro, com estoques de café no IBC, nós, do Norte, de vez em quando, estejamos sujeitos a crises de carência de café.

O SR. CARLOS LINDENBERG — Justamente a êste ponto é que eu iria chegar, Sr. Senador José Lindoso, agradecendo a intervenção de V. Exa. O único fornecedor de café para os Estados do Norte é o IBC e êste fato ocasionou também, em tempos passados, todos nós sabemos, que até navios completamente carregados de café desapareceram. Era a indústria do contrabando de café, em face dessa medida...

O Sr. José Lindoso — Isto é uma verdade, todos nós temos notícia desse fato.

O SR. CARLOS LINDENBERG — ...seguinto para as Guianas e outros países, como a Holanda, a Bélgica, etc. Depois, passaram a pintar o café, para evitar a exportação mas, mesmo

assim, o contrabando continuava. Hoje, confesso que não sei como está porém sei que o café sai dos armazéns do Paraná, de Londrina, para ir para o Amazonas e todos os outros Estados praticamente, porque só o IBC fornece êste café aos torradores, a preço equivalente a vinte ou trinta por cento do valor real.

Essa despesa ocasionada por êsse transporte de café do Paraná até o Estado do Amazonas, com ainda cerca de 3.000 empregados para fazer êsse serviço, fora seguros e outros gastos, corresponde, somando a subvenção dada aos torradores com o produto, a uma despesa anual de mais de 1 bilhão de cruzeiros, paga pela taxa de contribuição, ou seja, diretamente pelos lavradores.

Então, o que fato dessa natureza nos sugere é que esta subvenção deveria ser imediatamente cancelada. É verdade que V. Exas. poderão pensar e dizer: mas isto vai pesar sôbre o consumidor. Pesará certamente, mas numa importância tão insignificante que nada representará, em contraposição aos benefícios que traria ao povo brasileiro, aos lavradores e à própria Nação a extinção desta subvenção.

O Sr. Flávio de Brito — Permite V. Exa. um aparte?

O SR. CARLOS LINDENBERG — Com prazer.

O Sr. Flávio de Brito — Senador Carlos Lindenberg, V. Exa. está trazendo ao conhecimento desta Casa o problema de milhares de cafeicultores que continuam, como bem disse V. Exa., responsáveis por uma parte bem grande do percentual de dólares do País. Tivemos a satisfação de assistir, em sua terra, o IV Congresso de Café, e em tôdas as teses que foram apresentadas pelos nossos companheiros, Presidentes das Confederações do Comércio, da Indústria e da Agricultura, a preocupação marcante era justamente esta que o prezado Colega está afirmando. O produtor de café está numa situação de descapitalização, apesar de o Governo estar dando apoio muito grande ao setor da cafeicultura. Independente disto, fatos aconteceram na lavoura como a he-mileia e a geada do Paraná, que nos deixaram nesta situação. Sôbre o que o eminente Colega frisa, que o Govern-

no deveria — e é este o pensamento da classe rural — tirar a subvenção do mercado interno, seria uma das soluções para nos ajudar diante desta situação difícil. Há poucos dias, com a participação dos eminentes Senadores Carlos Lindenberg, Carvalho Pinto, Ney Braga ou seja de todos os Senadores de Estados produtores de café e Deputados Federais que representam a cafeicultura, Deputado Delson Scarano, estivemos reunidos para levar ao Sr. Ministro da Indústria e do Comércio a nossa colaboração, a colaboração dos cafeicultores. Os parlamentares já estão sendo procurados pelos seus companheiros cafeicultores dos Estados. Estamos de pleno acordo, nobre Senador Carlos Lindenberg, com a sua afirmação, e fazemos nossa a palavra dos cafeicultores de que, se o Governo retirar esta subvenção, lucrará o Governo e lucrará a população, porquanto o percentual do custo de vida em que entra o café é muito pequeno. Posso garantir a V. Exa. que estamos todos confiantes em todos os Srs. Senadores dos Estados cafeicultores, para nos ajudar a fim de termos condições de continuar a produzir essa riqueza no Brasil.

O SR. CARLOS LINDENBERG — Agradeço o aparte do nobre Senador Flávio Brito, que incorporo ao meu discurso para completá-lo, ainda mais em se tratando do Presidente da Confederação Nacional da Agricultura, com conhecimentos especializados e que vem tratando do problema com o maior interesse.

Devemos todos reconhecer que, realmente, como disse S. Exa., o Governo da República tem tomado todas as providências que lhe são cabíveis, para dar melhor e maior assistência à lavoura cafeeira, dentro do ponto de vista de que já falei, ou seja, de que o café ainda representa na balança internacional, ou na balança comercial do nosso País, uma grande parcela da soma de divisas de que carecemos para nossos empreendimentos.

Sr. Presidente, falava eu na contribuição que do café é tirada para subvencionar os torradores de café no País. Temos para nós que eliminada essa contribuição sem prejuízo para o consumidor, tão insignificante ela representa para cada um dos que

consomem café, poderia o preço ser alterado internamente, e, então, o lavrador teria maior remuneração para as suas despesas. Nesses dois anos em que o café teve o seu preço reduzido, todos os outros bens de consumo de que o lavrador necessita tiveram seus preços alterados, sem dúvida alguma, para muito mais do que 20%. Entretanto, o seu produto, o café, sofreu redução de cerca de 20%, o que não se compreende.

Não queremos mais tomar a atenção dos Srs. Senadores, mas, ainda outros fatos eu poderia trazer ao conhecimento do Senado referentes à lavoura cafeeira.

Faço um apêlo ao Governo da República através dos Ministros da Agricultura, da Fazenda e da Indústria e do Comércio, no sentido de que se procure acelerar a eliminação dessa subvenção que, repito mais uma vez, não trará ao povo brasileiro uma grande elevação no seu custo de vida, mas irá servir para atender àqueles que produzem o café e que estão em situação de dificuldades, devido, justamente, ao preço baixo que o produto está representando no momento. A arrecadação que o IBC faz da taxa de contribuição, que os lavradores chamam de "confisco", é aquela que serve de base para o funcionamento do IBC, e, então, não irá sair dos cofres públicos qualquer importância para atender às necessidades do lavrador, ou melhorar o preço do café nas lavouras, mas sairá do próprio café que é, como expliquei, o que paga todas as subvenções que vêm sendo dadas ao torrador.

Pleiteou-se junto ao Sr. Ministro da Indústria e do Comércio a melhoria do preço do café na reunião a que aludiu o nobre Senador Flávio Brito, porém aquela autoridade nos esclarecia que se houvesse uma melhoria, no momento, para o preço interno do produto, o Governo seria obrigado a emitir, por falta de recursos monetários, a fim de pagar esse preço aos lavradores, quando o IBC passaria a comprar café pelo preço novo. Entretanto, se eliminarmos a subvenção aos torradores, acredito que a importância dará de sobra para ser transferida aos lavradores através da compra do produto.

Assim, Sr. Presidente, espero a compreensão do povo brasileiro, se houver

a modificação, ou se for acelerada a eliminação da subvenção. Por outro lado, as autoridades terão cumprido seu dever, atendendo àqueles que, no interior, isolados, lutam com todas as dificuldades para produzir café, desde as intempéries, as pragas, a hemiléia, a broca, e ainda o fisco e a polícia.

Sr. Presidente, espero que nossas palavras valham de alguma coisa em benefício da lavoura cafeeira do Brasil.

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

O SR. PRESIDENTE (Petrônio Portella) — Concedo a palavra ao nobre Senador Eurico Rezende. (Pausa.)

S. Exa. não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Virgílio Távora.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA (Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, impossibilitado de ocupar a tribuna, em virtude de pertinaz moléstia, durante quase dois meses, este nosso pronunciamento, que deveria ter sido feito nos primeiros dias de abril, só hoje é trazido a esta Casa. Naturalmente, o assunto não tem mais aquela pertinência dos primeiros dias, mas servirá, sem sombra de dúvida, como base para outros pronunciamentos em que, de maneira fria, desapassionada, mas ao mesmo tempo justa, procuraremos examinar a economia nacional e o seu desempenho, sem fazer elogios fáceis nem cair na crítica barata.

(Lendo.)

Sr. Presidente, conscientes estamos das responsabilidades que cabem ao político na hora atual, máxime quando exerce êle cargo eletivo. A vontade popular traduzida na votação, sem precedente no Nordeste, por nós obtida, seja para a Câmara dos Deputados, em 1966, seja, agora em 1970, para o Senado Federal, impõe-nos obrigações maiores ainda para com nossa terra, às quais não faltaremos, na apreciação de fenômenos econômicos ou políticos, obedecendo sempre ao que nos ditar a consciência. E que imposição mais séria aos atuais Parlamentares que a de cooperar com o Desenvolvimento Nacional através de seus pronunciamentos sem aplau-

sof fáceis ou críticas sistemáticas? E, por assim pensarmos, é que nossa atuação desta Tribuna terá sempre por escopo o tratamento dos grandes problemas nacionais num dos dois campos atrás citados, dentro desta linha de ação.

"O desenvolvimento nacional, em 1970", será o tema da primeira delas.

Agricultura	5,6% (6,0 em 1969)
Indústria	11,1% (10,7 em 1969)
Comércio	9,0%
Transporte e Comunicação	15,0% (de acordo com a F.G.V.)

Estes números são tão mais significativos quanto, segundo a mesma Fundação, para um desenvolvimento historicamente satisfatório no decênio, bastaria que aquela taxa atingisse 6,8% (ao invés dos 9,5% alcançados) ou arredondadamente 7%.

Os negócios no ano passado foram muito bons com a indústria de transformação, um bom barômetro, atingindo um índice de 86% de utilização da capacidade nominal das máquinas e instalações, o que traduzido em outras palavras significa que a indústria, embora trabalhando a plena carga, encontrou mercado para sua produção.

O cruzeiro foi desvalorizado 9 vezes em 13,7% contra 8 vezes e 13,6% em 1969, abaixo, portanto, da alta dos preços internos (19,3 — 13,7% = 5,6%), um **superavit** de 5,6%.

O **superavit** da balança de pagamento situou-se em US\$ 57 milhões (+ 5,4% composto c/ 1969) com acúmulo total, sem precedente, de divisas de US\$ 1.200 milhões.

As exportações brasileiras atingiram um recorde de US\$ 2.739 milhões (FOB), dos quais US\$ 454 milhões em manufaturados, ou seja, um aumento de mais de 17% sobre 1969. Para 1971 uma meta US\$ 3 bilhões foi estabelecida e o resultado do primeiro trimestre deste ano — aumento de 13,2%, ou seja, US\$ 590 milhões contra US\$ 520 milhões em 1970 — nos autoriza já afirmar que deverá ela ser atingida, a não ser que haja algum imprevisto; sem embargo de suas distorções, que aqui examinaremos em outro pronunciamento, tem importância inegável, no comércio dos manufaturados, que alcançam as atividades das empresas internacionais, de operações de difícil controle, é este um índice altamente alviçareiro.

Notável, sem sombra de dúvida, foi o desempenho da economia pátria no ano transato. Embora baseados em dados preliminares, é-nos lícito afirmar que seu índice-síntese, a taxa de crescimento do produto real se elevou, a 9,5% (contra 9% em 1969), uma das maiores do mundo, com o seguinte crescimento setorial:

Estando o desenvolvimento nacional — fato incontestado — na dependência de importação, o exportar cada vez mais se impõe em termos absolutos e totais, condicionantes que é da expansão daquela, pelas divisas que torna disponíveis.

Se levarmos em conta que para ser sustentada uma taxa anual de 7% de aumento do PIB até 1980, faz-se mister, nos primeiros cinco anos da década, uma expansão de exportação da ordem de 15% e nos últimos cinco, de 11%, as cifras enumeradas nos deixam absolutamente confiantes no futuro.

Porém, senhores, aqui entra a primeira das ressalvas que fazemos. O grosso do aumento dessas exportações se deveu à atividade das chamadas empresas internacionais, cujo controle operacional — já dissemos — se torna difícil e que condicionará, não teremos dúvida, o futuro desenvolvimento ora tão louvado. Mas o esforço da exportação brasileira foi grande — ponto bem a frisar — e deve ser medido, não só em termos absolutos, mas comparado ao que foi obtido por nós em relação a um dos grandes da ALALC, a Argentina, por exemplo.

De 1938 a 1948 tivemos um comércio exterior inferior àquele país. Em 1948, por exemplo, tomando por unidade de exportação 1 milhão de dólares, a Argentina entrava com 1 bilhão e 629 milhões de dólares e o Brasil com 1 bilhão e 173 milhões.

Dêsse ano até 1960, há **superavit** de nossa parte, tudo na ordem de 10 a 12%. De 1962 a 1967 há uma diferença de 10% a favor do Brasil. E neste ano, ano básico, ano em que foi posta em prática a nova política do Governo federal, de exportação e de seu apoio, tivemos: Brasil, 1654; Argentina, 1465, ainda dentro da faixa dos

10%. E já o ano passado atingimos a marca de 2.739.000.000 de dólares e aquele país vizinho 1.775.000.000 de dólares, ou seja, uma diferença de quase 60% a mais, ou, em termos absolutos, aproximadamente um bilhão de dólares.

Nosso item de exportação de valor mais expressivo continua sendo o café com 34% do total, ordem de grandeza de US\$ 930 milhões, o que corresponde a um acréscimo de 14% sobre os números de 1969, embora hajamos exportado a menos 2.467.557 sacas.

As importações ("máquinas, veículos e acessórios" — Classe VI —, representando 37,3% do global, seguidas por manufaturas classificadas segundo a matéria-prima — Classe VII — na altura de 16,4%) por seu turno giraram em torno de US\$ 2.450 milhões.

O saldo positivo da balança comercial orçou por US\$ 500 milhões, sendo o movimento líquido de capitais US\$ 926 milhões e o **deficit** dos serviços em geral, de US\$ 850 milhões, cifra esta última merecedora de longa meditação, por seu vulto.

Nosso intercâmbio comercial continuou a efetuar-se por ordem de importância com USA (Exp. — 23,9%, Imp. — 29,7%) MCE (Exp. — 29,3%, Imp. 21,8%) AELC (Exp. — 13,6%, Imp. — 13,1%) ALALC (Exp. — 11,0%, Imp. — 11,4%) COMECON (Exp. 5,1%, Imp. — 2,1%), sendo de notar que já por dois anos (1969 e 1970) as exportações para o MCE (29,2% e 29,3%) ultrapassaram as destinadas aos USA (27,4% e 23,9%).

A execução financeira apresentou um **deficit** de US\$ 738,3 milhões equivalente a um declínio 18,1% em termos reais, em relação a 1969. O lançamento das letras do Tesouro Nacional valeu pela consolidação do **Open Market** como instrumento regulador da liquidez do sistema econômico.

Faca de dois gumes, é-nos grato constatar a segurança com que as autoridades monetárias controlam a operação deste mercado.

O meio circulante aumentou de 25,5%, acréscimo bem menor que o do ano anterior, 32,6%, fato este contribuindo decisivamente para o não-elevado crescimento dos índices de preços: 19,3% em 1970 contra 20,1% em 1969.

A expansão dos meios de pagamento teve, sem dúvida, como principal fator as despesas cambiais decorrentes do acúmulo de divisas devido ao superavit do balanço de pagamento (aplicação de Cr\$ 2.520 milhões na compra daquelas). Os recursos da conta "café" e a colocação de títulos públicos, a exemplo de 1969, serviram de freio forte na área monetária a esta expansão.

"A execução da política monetária em 1970 mostrou até que ponto é possível compatibilizar progressiva redução da taxa de inflação com elevadas taxas de crescimento do produto."

"Desenvolvimento com inflação decrescente, sim, desenvolvimento com inflação crescente, não", diz enfaticamente Delfim Netto, responsável pela política econômica brasileira, hoje viçosa, para orgulho nosso.

A produção industrial — tanto quanto possível basearmos-nos nos dados preliminares obtidos — com um aumento sobre 1969 da ordem de 11%, terá mantido nos três últimos anos uma expansão ímpar: média de 11,7% (13,2% em 1968, 10,8% em 1969, 11,1% em 1970).

A indústria de transformação (com a liderança do grupo "transformação de minerais não metálicos": + 25,4%) teve soberbo acréscimo, da ordem de grandeza do setor industrial.

A energia elétrica teve aumentado em 10% o consumo e em 12% a potência instalada. Não menor **performance** cumpriu a indústria de construção.

A indústria extrativa mineral espera-se haver também aumentado, e muito, seu valor, a julgar pelos dados até agora conhecidos: exportação dos principais minerais (minério de ferro + 31%, minério de manganês + 81%) e a produção de petróleo bruto (45%).

Significativo quanto à exportação de minérios, três fatos: a) contratos firmados com usinas siderúrgicas japonesas, americanas e europeias, montante 339 milhões de toneladas e US\$ 2,7 bilhões; b) transporte de minérios feitos pela Cia. Vale do Rio Doce, em grandes graneleiros e **ore-oil**; c) entrada em funcionamento da usina de peletização em Vitória, com exportação inicial de 800.000 toneladas.

A indústria metalúrgica, embora não tenhamos a esta altura dados

mais precisos, também há que ter crescido significativamente sua produção.

Os projetos do cobre da Carajás Metais (em implantação) de sal-gema, em Alagoas, a inauguração da Alcominas, em Poços de Caldas, nos dão a dimensão do que é realizado neste setor, tendo em vista a ambiciosa auto-suficiência nacional.

A indústria de transformação de minerais não metálicos, estimamos haver crescido à taxa de 17%, a de material de transporte à de 15% (com ênfase na indústria automobilística e naval); a de celulose teve um incremento de 49% e 6%, conforme se tratar de papel de escrever ou de impressão (exclusive jornal).

A indústria têxtil apresentou um crescimento modesto, embora com os incentivos proporcionados à exportação; já a de calçados alcançou os 15%, havendo a assinalar no setor a criação do Consórcio "Corporação de Produção e Exportação de Sapatos", em São Paulo. Vale do Rio dos Sinos e Franca são os dois grandes pólos desta indústria que, graças a uma exportação em crescimento espetacular, tende a ter enorme incremento.

Bebidas e fumo devem ter tido aumento, respectivamente, de 3 e 5,8%.

Os acréscimos existentes nos setores de madeira, material elétrico e eletrônico (onde grande é a euforia dos fabricantes) e borracha à falta de dados precisos não podem ser ainda mensurados.

Finalmente, a indústria química se apresenta como o setor de maior dinamismo entre as manufaturas, como, por exemplo, incremento de 10% no seguramento do petróleo, 14% na produção de polietileno. Mais que os resultados há a assinalar, em 1970, a inauguração do complexo da Union Carbide do Brasil, em Cubatão (produção de polietileno, benzeno, acetileno, cloreto de venila e etano), o da Ultrafertil (produção de ácido fosfórico, fosfato de amônio, ácido nítrico, amônia, ácido sulfúrico, etc.), afora o colossal parque químico da UNIPAR, em construção, para não falar nos grandes projetos do conjunto petroquímico da Bahia e da indústria de fertilizantes (sais de potássio de Sergipe, síntese de amônia a partir do gás natural de Aratu, fertili-

zantes complexos de Recife, apatita de Araxá).

A produção agrícola (lavouras, pecuária e derivados e produção extrativa vegetal) teve um pequeno recesso (+ 5,6% em 1970, contra 6% em 1969), devido à queda da produção de café (-30,2%) e cacau (-15,8%) em parte compensada pelos acréscimos da de milho (+21,1%), arroz (+17%), cana-de-açúcar (+21,1%), trigo (+42,5%), laranja (+15%), soja (+38,3%), amendoim (+16%), juta (+21,8%), pimenta-do-reino (+3,5%).

Temos a assinalar que o resultado + 5,6% constitui notável **performance**, haja vista as adversidades enfrentadas pelo setor agropecuário: geadas em 1969, cujos resultados se refletiram em 1970, aparecimento da ferrugem, chuvas torrenciais no Paraná e em São Paulo, seca no Nordeste.

É de justiça salientar a ação governamental decisiva para o incremento do setor: política de preços mínimos, dinamização e ampliação do crédito rural (custeio entre safras, financiamentos, meios de produção) permitindo um largo emprégo (onde possível) da mecanização e fertilizantes, que cresceu segundo estes índices aproximados: de tratores 50%, de cultivadores motorizados 6% e de fertilizantes 35%.

Investimentos maciços foram feitos na ampliação do sistema de transportes e a crescente operação do movimento de granéis (sólidos e líquidos) nos portos e ferrovias, diminuindo de um lado **deficits** operacionais — que na RFFSA talvez se extingam a prosseguir o ritmo presente, em 1974 — e de outro permitindo um menor desequilíbrio intermodal.

O incremento geral de cargas cresceu de 11,2% (contra 11,5% em 1969), entrando na composição deste acréscimo o transporte rodoviário com + 11%, o marítimo com + 14% e o ferroviário com + 9,1% e o aéreo (só cargas) com + 15%.

Foram remodelados 800 km de ferrovias, implantados 1.672 km e pavimentados 2.330 km de rodovias, e iniciado o grande plano de construção e pavimentação de 5.000 km de rodovias, afora o prosseguimento de obras do Programa de Integração Nacional (Transamazônica e Cuiabá—

Santarém); obras de grande vulto foram realizadas nos principais portos brasileiros; procedeu-se ao lançamento ao mar de embarcações em um total de 127.200 TPB (546.700 TPB ainda em construção), superando a Marinha Mercante com estas incorporações o nível dos 2 milhões TPB; 9 jato-puro "Boeing 727" foram incorporados à frota aérea.

Não menos importantes foram os avanços na área das telecomunicações:

Concluída a substituição do enlace de microondas de média capacidade instalado em Brasília por um de alta destinado a atender além da Capital, Belo Horizonte, Uberaba, Uberlândia, Anápolis, Goiânia.

Implantados os dois primeiros trechos do tronco Nordeste (regiões Centro-Sul—Salvador e Salvador—Recife, este atendendo também Aracaju e Maceió), o terceiro dos quais (Recife—Fortaleza, atendendo também João Pessoa e Natal) veio a ser terminado no início deste ano.

Em ritmo acelerado, foi iniciada a construção do tronco Oeste e dos sistemas São Paulo—Uberaba, Rio—Vitória, Fortaleza—São Luís, Brasília—Belém, Belém—São Luís, além dos sistemas em tropodifusão Belém—Manaus, Manaus—Boa Vista, Campo Grande—Rio Branco e Porto Velho—Manaus, constituindo o mais vasto sistema no mundo (5.500.000 km²). "Estes troncos de microondas de alta capacidade permitem, além dos serviços de telefonia, telegrafia, telex, transmissão de dados e de programas de alta fidelidade, a transmissão simultânea de programas de televisão formando a Rede Nacional de Televisão". As mesmas possibilidades salvo a transmissão de televisão apresenta o sistema em tropodifusão.

Iniciada a implantação do sistema DDD (Discagem Direta a Distância), com a entrada em funcionamento das duas primeiras Centrais de Trânsito da Rede Telefônica Automática em Porto Alegre e São Paulo e quase conclusão dos trabalhos do mesmo sistema em Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador e Recife que vieram a ser completados no início deste ano.

Ampliada a Rede Nacional de Telex e modernizados e expandidos os servi-

ços de telefonia urbana em todo País, máxime na área da CTB (Cia. Telefônica Brasileira) e suas associadas CTMG e CTES (Cias. Telefônicas de Minas Gerais e Espírito Santo), responsável por 62,5% dos telefones existentes no País, atendendo a 45% da população brasileira.

Neste passo é de assinalarmos, por suas repercussões no domínio das economias regionais, a seca havida no Nordeste. Para assegurar emprego à região a braços com a calamidade, o Governo Federal teve que abrir "frente de serviços" nos Estados atingidos, operação que exigiu dispêndio não previsto de 260 milhões do erário. A exemplo do sucedido em 1958 com a criação da SUDENE e toda filosofia de ação federal na região dela decorrente, o fenômeno climático em 1970 provocou uma reformulação na estratégia da autarquia, da qual destacamos como aspecto marcante o fato de o desenvolvimento da região Norte e o da Nordeste serem considerados pela primeira vez de forma global e interdependente.

O Programa de Integração Nacional foi o fruto dessa nova concepção, após visita presidencial ao teatro de operação.

Este assunto e correlatos — atuação da SUDENE e problemática do Nordeste — esperamos breve, com serenidade mas com crueza, abordá-los desta tribuna.

Por ora, como Nordestinos, não nos furtaremos mesmo *en passant*, de subscrever a opinião de Gunnar Myrdal, o grande mestre da economia dos países subdesenvolvidos, adaptando à região em questão, o que por ele foi dito a respeito destes.

Diz o Mestre:

"Todos sabemos que os intelectuais nos países subdesenvolvidos depositam suas esperanças na industrialização e deixem-me enfatizar, desde o início que o que vou observar agora não quer dizer que eu seja contrário à sua opinião de que os países subdesenvolvidos devam fazer o máximo ao seu alcance para construir sua indústria tão depressa quanto possam". "Mais generalizadamente, sem progressiva industrialização dos países subdesenvolvidos, será impossível interromper a tendência

de um hiato crescente entre os ricos e pobres que têm crescido por um século e que prossegue hoje". "Esta perspectiva de longo prazo é, portanto, razão suficiente para os países subdesenvolvidos darem lugar proeminente à industrialização em seus planos de desenvolvimento". "Mas quando isso é dito, restam uns poucos pontos a serem acrescentados". "Inicialmente por décadas, no futuro, mesmo um progresso muito mais rápido da industrialização da maioria dos países subdesenvolvidos, bem sucedida às vezes, não dará uma estrutura dimensional para a mão-de-obra ociosa desses países. Isto é assim, porque a demanda adicional de emprego criada pela industrialização, é uma função não apenas da velocidade do crescimento industrial mas do baixo nível do qual se iniciou esse crescimento". "... em um estágio inicial, sempre haverá efeitos regressivos, decréscimo, obliteração e mesmo reversão de qualquer "criação de empregos" por parte da industrialização". "Se agora combinamos nossas duas descobertas: que por décadas no futuro o poder de criação de emprego pela industrialização é pequeno, nulo ou negativo e que sabemos com certeza que enquanto isso, a força de trabalho estará crescendo entre 2 e 4% ao ano, devemos concluir que uma muito maior parte deste acréscimo na força de trabalho deve permanecer fora da indústria e principalmente na agricultura". "... a causa da pobreza e portanto do subdesenvolvimento, nesses países, é a produtividade extremamente baixa do trabalho na agricultura". "É perigosa ilusão crer que há ou pode haver desenvolvimento econômico, sem aumento radical da produtividade do trabalho agrícola". "Tendo chegado a este ponto quero repetir que o que aponte não constitui argumento contra a implantação de uma indústria, tão rapidamente quanto possível". "Esta conclusão é de que qualquer planejamento agrícola realístico deve reconhecer a tremenda elevação de força de trabalho na agricultura". "Por um período considerável de tempo, a saída e

solução parcial criada na indústria serão insuficientes.”

Após estas citações, com as quais concordamos *in totum*, nada mais sobre o assunto temos que acrescentar: está difundida nossa posição face ao problema do desenvolvimento do Nordeste.

O Programas de Integração Social e da Formação do Pecúlio do Servidor Público foram dois grandes tentos lavrados pelo Governo Federal — dois marcos na integração do trabalhador e do servidor público nos benefícios do desenvolvimento nacional; a estes êxitos acrescentaremos a reformulação da Política de Desenvolvimento Industrial na qual, além da organização do Conselho de Desenvolvimento Industrial, assinalamos os dois decretos baixados ao fim do ano: o que cria o Fundo de Modernização e Reorganização Industrial, a cargo do BNDE (Decreto n.º 67.323, de 2-10-70) e o que consolida a legislação de incentivos fiscais e creditícios (Decreto-lei n.º 1.137, de 7-12-70), consubstanciando um e outras medidas indispensáveis para continuação do boom industrial brasileiro.

Antes, em setembro, havia já o Governo lançado as “Metas e Bases para Ação do Governo” conjunto de projetos setoriais que levariam o País a crescer a uma taxa de 7 a 9% no decênio 1970/80 com aceleração esperada de até 10%.

A siderurgia, até o momento, ponto de estrangulamento em nosso desenvolvimento futuro, ocupando portanto lugar de destaque nas “Metas”, em dezembro, o Governo anunciou o novo Plano Siderúrgico Nacional que ambiciona elevar a produção de lingotes de 5 para 20 milhões de toneladas em 1980 e capacidade de laminação de 2,1 milhões para 4,6 milhões de toneladas em 1975 e 8 milhões de toneladas em 1980, tudo envolvendo um investimento de Cr\$ 15 milhões até o fim da década.

A nosso ver constituiu-se êle em um dos pontos mais altos da ação governamental nos últimos anos.

O apoio a este Plano foi imediato. O início do grande projeto da COSIGUA e o recente empréstimo obtido pelo Brasil, no valor de US\$ 480 milhões, para ampliação da capacidade da CSN, COSIPA e USIMINAS, recursos a serem fornecidos pelo Banco Mundial,

BID e EXIMBANK — o maior setorialmente já concedido por aquelas entidades financeiras — bem demonstram a confiança despertada no exterior pela atual política econômico-financeira do Brasil.

Os frutos desta política, embora o mais sinteticamente possível aqui enumerados, estão a desafiar contestação. Este o quadro da economia brasileira em 1970, tal como o vemos. Reservamo-nos para em outra ocasião, que esperamos breve, examinarmos em maior profundidade as questões pertinentes às nossas exportações, ao desenvolvimento regional, à expansão industrial e agrícola, aqui só gisadas por absoluta falta de tempo.

Nossas últimas palavras são, Senhor Presidente, Senhores Senadores, de fé e confiança no futuro deste País, o qual assegurados de 64 para cá, que lhe foram, paz, tranqüilidade e contituidade de ação administrativa, caminha a passos acelerados para ocupar o lugar que lhe é reservado no conceito das demais Nações do Universo. (Muito bem! Muito bem! Palmas.)

COMPARECEM MAIS OS SRS. SENADORES:

José Esteves — Cattete Pinheiro — Milton Trindade — Clodomir Millet — Paulo Guerra — Augusto Franco — Heitor Dias — Eurico Rezende — Benjamin Farah — Gustavo Capanema — Ney Braga — Tarso Dutra.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Lindenberg) — Está terminada a Hora do Expediente.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Estão presentes 33 Srs. Senadores.

Não há número para deliberações.

Os dois primeiros itens da pauta dependem de votação. Ficarão, assim, adiados para a próxima sessão.

Quanto ao item n.º 3, embora em fase de discussão, está dependendo da votação de Requerimento do nobre Senador Filinto Müller, solicitando adiamento para diligência. Por falta de quorum para a votação do Requerimento, ficará a mesma adiada para a próxima Sessão.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Lindenberg) —

Item 4

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara n.º 3,

de 1971 (n.º 2.299-B/70, na Casa de origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que “dispõe sobre os Prêmios Literários Nacionais”, tendo pareceres favoráveis, sob n.ºs 100 e 101, de 1971, das Comissões de Educação e Cultura e de Finanças.

Em discussão o projeto. (Pausa.)

Como nenhum dos Srs. Senadores deseja fazer uso da palavra, declaro encerrada a discussão.

A votação do projeto fica adiada para a próxima sessão, por falta de quorum.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Lindenberg) —

Item 5

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução n.º 19, de 1971 (apresentado pela Comissão de Constituição e Justiça, como conclusão de seu Parecer n.º 87, de 1971), que suspende a execução da parte final do art. 146 e do art. 4.º das Disposições Transitórias da Emenda Constitucional n.º 2, de 30 de outubro de 1969, do Estado de São Paulo, nos termos da decisão do Supremo Tribunal Federal, proferida aos 29 de abril de 1970.

Em discussão o projeto. (Pausa.)

Como nenhum dos Srs. Senadores deseja fazer uso da palavra, declaro encerrada a discussão.

Igualmente, fica adiada sua votação para a próxima Sessão.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Lindenberg) —

Item 6

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução n.º 20, de 1971 (apresentado pela Comissão de Constituição e Justiça como conclusão de seu Parecer n.º 93, de 1971), que suspende a execução da parte final do art. 145 da Constituição do Estado do Rio Grande do Norte.

Em discussão o projeto. (Pausa.)

Como nenhum dos Srs. Senadores deseja fazer uso da palavra, declaro encerrada a discussão.

A votação do projeto fica adiada para a próxima Sessão, por falta de quorum.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Lindenberg) — Esgotada a matéria da Ordem do Dia.

Há oradores inscritos.

Tem a palavra o nobre Senador José Sarney.

O SR. JOSÉ SARNEY (Não foi revisto pelo orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, hoje deveria eu tentar apreciar, nesta Casa, alguns aspectos da "Lei Orgânica dos Partidos Políticos", ora submetida à deliberação do Congresso Nacional. Devido ao adiantado da hora, ocupar-me-ei deste problema na Sessão de amanhã, vez que já me encontro inscrito.

Não desejo, contudo, perder esta oportunidade de fim de Sessão de segunda-feira, em que a bondade de alguns colegas ainda nos prende ao Plenário, para, desta tribuna, transmitir apêlo que todos nós do Maranhão fazemos ao Senhor Presidente da República e aos Srs. Ministros dos Transportes e do Interior, no sentido da conclusão da ligação rodoviária Brasília—São Luis do Maranhão.

Em 1959, estava eu na Câmara dos Deputados, quando nasceu a discussão da ligação Belém—Brasília, estrada àquele tempo extremamente polêmica.

Disse, então, que a falta de uma visão global e de um estudo geral do problema rodoviário do País fazia com que aquela estrada fôsse aberta antes que se concluísse a ligação rodoviária da Amazônia com o Nordeste. E propunha uma tarefa simultânea: A Belém—Brasília, sim e também a Pará—Maranhão. Naqueles tempos era a BR-22 que, saindo de Teresina, indo a Bacabal, no Maranhão e atravessando o Rio Gurupi, ligava Belém a todo o sistema rodoviário nacional. Era necessária apenas a construção de 300 quilômetros de estrada para que essa ligação fôsse possível. O Governo abria a Belém—Brasília e dizia eu, àquele tempo, que não era possível que a integração da Amazônia com o Nordeste fôsse protelada, porque, quem quisesse sair de Belém para ir a São Luis do Maranhão, para ir a Recife, teria que descer até ao Sul, pegar a Rio—Bahia do outro lado e voltar para qualquer das cidades do Nordeste.

Assim, estas economias mais próximas — a economia da Amazônia e a

economia do Nordeste — barradas como em compartimentos estanques pela floresta amazônica, continuavam separadas, embora paralelamente a esta barreira fôsse aberta a Belém—Brasília, que tão grandes frutos de integração tem dado àquela região.

Pois bem, Sr. Presidente, até o presente momento o problema continua o mesmo. A ligação da Amazônia com o Nordeste ainda não foi possível fazer. Dos 300 quilômetros daquele tempo, estamos reduzidos apenas a 200 quilômetros. E é uma reivindicação constante do Pará, e também do Maranhão, a conclusão desta rodovia, já hoje chamada Pará—Maranhão.

Atentando para o problema, quando Governador do Estado tive oportunidade de, com os poucos recursos do Estado do Maranhão, tocar a primeira rodovia que chegava ligando o Nordeste à Belém—Brasília. Nesse sentido, construímos a estrada Carolina—Estreito que foi feita durante o meu Governo, como a primeira estrada que vinha do Nordeste à Belém—Brasília, dependendo, apenas, para sua ligação completa, de uma estrada de tráfego permanente, que seria feita entre São Raimundo das Mangabeiras, Santo Antônio de Balsas e de Balsas a Carolina, já que fôra feita a ligação Carolina—Estreito.

Construímos também, a ligação Raimundo de Mangabeiras a Santo Antônio de Balsas. Concluímos a ligação de São Luis até S. Domingos de São Domingos até Paraibano, de Paraibano, alcançado S. Raimundo das Mangabeiras, estava rasgado o sertão, o sertão do Maranhão, incorporado ao sertão da Bahia e grande parte do Norte de Goiás e à Belém—Brasília.

Contudo, a estrada definitiva, que aproximaria São Luis do Maranhão do Brasil Central, com a possibilidade do Porto do Itaqui, já hoje construído, como melhor ancoradouro da costa Norte do Brasil —, chegando a ter na maré alta, numa área mais profunda, cerca de 26 metros e, na maré mínima, 12 metros de profundidade, o que dá a esse porto condições excepcionais —, como ia dizendo, a ligação do Porto de Itaqui ao Brasil Central seria possível através da ligação São Luis à Belém—Brasília, na altura de Assailândia.

Com os pequenos recursos do Estado do Maranhão, tomamos uma decisão: iniciar a abertura dessa estrada, com todas as dificuldades. E nesse sentido, começamos em duas frentes: de Assailândia, em busca da cidade de Santa Luzia; de Santa Luzia, em busca das margens do Rio Mearim e Arari, de Arari até Miranda, na BR-135, e de Miranda até São Luis do Maranhão.

Consegui, por delegação do Governo Federal, concluir e asfaltar de São Luis até Miranda, num trecho de 147 quilômetros. Consegui com a USAID, através de convênio com a SUDENE, que, de Miranda a Arari também abrissemos e asfaltassemos a estrada, o que fizemos com mais 40 quilômetros.

Em novo Convênio com a Aliança para o Progresso, abrimos a estrada de Arari até Santa Inês e de Santa Inês a Santa Luzia, nas faldas da floresta amazônica, onde seriam os nossos trabalhadores os primeiros homens a romper a selva que separa o Nordeste, na área do Maranhão, na floresta amazônica, entre o Pará e o Maranhão.

Deixamos concluída a estrada, com mais de 200 km asfaltados, até Arari, a partir de Santa Luzia, no rumo de Assailândia, foram abertos e consolidados mais de 80 km. De Assailândia, no rumo de Santa Luzia, para encontrar as duas pontas, abrimos mais 70 km, restando apenas cerca de 200 km para que seja feita a ligação de Brasília, através da Belém—Brasília, até São Luis do Maranhão.

O Sr. Ministro dos Transportes atendeu à reivindicação que lhe fiz àquela época, reconhecendo que essa era uma estrada de interesse nacional, de incluir essa estrada, que tinha o nome de MA-74 — Maranhão 74 — para que ela fôsse uma BR: a ligação São Luis do Maranhão a Brasília. O Sr. Ministro dos Transportes atendeu a essa solicitação do meu Governo e a encaminhou aos órgãos de planejamento do Ministério, chegando mesmo a tomar essa decisão, que fez parte de uma mensagem que seria dirigida ao Congresso Nacional, juntamente com a construção da Transamazônica.

Depois que sai do Governo, as obras de construção da estrada Assailândia