



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL
Seção II



ANO XXVI — N.º 92

SÁBADO, 14 DE AGOSTO DE 1971

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 72, § 5.º, alínea c, da Constituição, e eu, Petrônio Portella, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO N.º 55, DE 1971

Mantém ato do Tribunal de Contas da União denegatório de registro a contrato celebrado, em 18 de dezembro de 1951, entre a Divisão de Obras do Departamento de Administração do Ministério da Agricultura e a firma S. Manela & Cia. Ltda.

Art. 1.º — É mantido o ato do Tribunal de Contas da União, de 26 de dezembro de 1951, denegatório de registro a contrato celebrado, em 18 de dezembro de 1951, entre a Divisão de Obras do Departamento de Administração do Ministério da Agricultura e a firma S. Manela & Cia. Ltda., para execução das obras de construção de um pavilhão-dormitório na Escola Agrotécnica Visconde da Graça, em Pelotas, Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 2.º — Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 13 de agosto de 1971. — **Petrônio Portella**, Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 55, § 1.º, da Constituição, e eu, Petrônio Portella, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO N.º 56, DE 1971

Aprova o texto do Decreto-lei n.º 1.179, de 6 de julho de 1971.

Artigo único — É aprovado o texto do Decreto-lei n.º 1.179, de 6 de julho de 1971, que "institui o Programa de Redistribuição de Terras e de Estimulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste (PROTERRA), altera a legislação do Imposto de Renda relativa a incentivos fiscais, e dá outras providências".

Senado Federal, em 13 de agosto de 1971. — **Petrônio Portella**, Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 55, § 1.º, da Constituição, e eu, Petrônio Portella, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO N.º 57, DE 1971

Aprova o texto do Decreto-lei n.º 1.180, de 6 de julho de 1971.

Artigo único — É aprovado o texto do Decreto-lei n.º 1.180, de 6 de julho de 1971, que altera o art. 8.º da Lei n.º 5.508, de 11 de outubro de 1968.

Senado Federal, em 13 de agosto de 1971. — **Petrônio Portella**, Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do art. 42, inciso VII, da Constituição, e eu, Petrônio Portella, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO N. 32, DE 1971

Suspende, por inconstitucionalidade, a execução de expressões do § 1.º do art. 62 da Constituição de 1967, do Estado da Bahia, e do art. 76 da Emenda Constitucional n.º 2, de 1969, do mesmo Estado.

Art. 1.º — É suspensa, por inconstitucionalidade, nos termos da decisão definitiva do Supremo Tribunal Federal, proferida em 13 de maio de 1970, nos autos da Representação n.º 813, do Estado da Bahia, a execução das seguintes expressões:

a) "... por opção", contidas na alínea a do inciso II do § 1.º do art. 62 da Constituição de 1967 e na alínea a do inciso II do art. 76 da Emenda Constitucional n.º 2, de 1969, do Estado da Bahia;

b) "... respectivamente pelo Conselho Superior do Ministério Público e pelo Conselho Seccional da Ordem dos Advogados do Brasil", contidas no inciso IV do § 1.º, do art. 62 da Constituição de 1967 e no inciso IV do art. 76 da Emenda Constitucional n.º 2, de 1968, do Estado da Bahia.

Art. 2.º — Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 13 de agosto de 1971. — **Petrônio Portella**, Presidente do Senado Federal.

EXPEDIENTE

SERVIÇO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

EVANDRO MENDES VIANNA

DIRETOR-GERAL DO SENADO FEDERAL

ARNALDO GOMES

SUPERINTENDENTE

PAULO AURÉLIO QUINTELLA

Chefe da Divisão Administrativa

ÉLIO BUANI

Chefe da Divisão Industrial

ANTONINO OLAVO DE ALMEIDA

Chefe da Seção de Revisão

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Via Superfície:

Semestre Cr\$ 20,00

Ano Cr\$ 40,00

Via Aérea:

Semestre Cr\$ 40,00

Ano Cr\$ 80,00

O preço do exemplar atrasado será acrescido de Cr\$ 0,02

Tiragem: 15.000 exemplares

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do art. 42, Inciso VII, da Constituição, e eu, *Petrônio Portella*, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO N.º 33, DE 1971

Suspende, por inconstitucionalidade, a execução da Lei n.º 4, de 28 de fevereiro de 1967, do Estado do Paraná.

Art. 1.º — É suspensa, por inconstitucionalidade, nos termos da decisão definitiva do Supremo Tribunal Federal, proferida em 26 de novembro de 1970, nos autos da Representação n.º 740, do Estado do Paraná, a execução da Lei n.º 4, de 28 de fevereiro de 1967, daquele Estado.

Art. 2.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Senado Federal, em 13 de agosto de 1971. — *Petrônio Portella*, Presidente do Senado Federal.

ATA DA 103.ª SESSÃO

EM 13 DE AGOSTO DE 1971

1.ª Sessão Legislativa Ordinária

da 7.ª Legislatura

Presidência dos Srs. *Petrônio Portella* e *Carlos Lindenberg*

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

Geraldo Mesquita — *Flávio Brito* — *José Lindoso* — *José Esteves* — *Cattete Pinheiro* — *Alexandre Costa* — *José Sarney* — *Fausto Castello-Branco* — *Petrônio Portella* — *Helvidio Nunes* — *Milton Cabral* — *Ruy Carneiro* — *Paulo Guerra* — *Luiz Cavalcanti* — *Lou- rival Baptista* — *Antônio Fernandes* — *Ruy Santos* — *Carlos Lindenberg* — *Danton Jobim* — *Magalhães Pinto* — *Carvalho Pinto* — *Franco Montoro* — *Benedito*

Ferreira — *Fernando Corrêa* — *Filinto Müller* — *Mattos Leão* — *Ney Braga* — *Antônio Carlos* — *Lenoir Vargas* — *Daniel Krieger* — *Guido Mondin* — *Tarso Dutra*.

O SR. PRESIDENTE (*Petrônio Portella*) — A lista de presença acusa o comparecimento de 32 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a Sessão.

O Sr. 1.º-Secretário irá proceder à leitura do expediente.

É lido o seguinte

EXPEDIENTE

OFÍCIO

DO SR. PRESIDENTE
DA FUNDAÇÃO DAS PIONEIRAS
SOCIAIS

De 27-4-71, encaminhando ao Senado, nos termos do § 4.º do art. 5.º da Lei n.º 3.736, de 22-3-60, o relatório circunstanciado de suas atividades e cópia do balanço correspondente ao exercício de 1970.

PARECERES

PARECERES

N.ºs 333 e 334, de 1971

Sobre o Projeto de Lei do Senado n.º 75, de 1971, que considera o *Marechal-do-Ar Alberto Santos Dumont* Patrono da Força Aérea Brasileira.

PARECER N.º 333

Da Comissão de Constituição e Justiça

Relator: Sr. *José Sarney*

O presente projeto, de autoria do nobre Senador *Vasconcelos Torres*, considera o *Marechal-do-Ar Alberto Santos Dumont* Patrono da FAB — Força Aérea Brasileira.

2. A justificação diz:

“O que se procura com o presente projeto é dar cobertura legal ao conceito existente em torno dessa figura que revolucionou uma época, patrono de fato da FAB, passando a ser de direito com a sua aprovação.”

3. Como se sabe, *Alberto Santos Dumont* já teve várias menções honrosas:

“a) Pela Lei n.º 218, de 4 de julho de 1936, foi instituído o dia 23 de outubro como o “Dia do Aviador”, como homenagem ao primeiro vôo do mais-pesado-que-o-ar realizado por *Santos Dumont* naquele dia.

b) Pela Lei n.º 165, de 2 de dezembro de 1947, o nome de *Alberto Santos Dumont* passou a figurar, em caráter permanente, no *Almanaque do Ministério da Ae-*

ronáutica, no posto de Tenente-Brigadeiro.

c) Pela Lei n.º 2.149, de 29 de dezembro de 1953, em homenagem às comemorações do cinquentenário da descoberta da dirigibilidade do mais-leve-que-o-ar — aerostatos —, o Instituto Nacional do Livro mandou imprimir em edição especial todos os trabalhos escritos pelo inventor e grande descobridor patricio Alberto Santos Dumont.

d) Pelo Decreto n.º 38.610, de 19 de janeiro de 1956, foi designado "Ano Santos Dumont", destinado a comemorar o cinquentenário do primeiro voo do mais-pesado-que-o-ar, o período entre 20 de janeiro de 1956 e 20 de janeiro de 1957.

e) Pela Lei n.º 3.636, de 22 de setembro de 1959, foi concedido ao Tenente-Brigadeiro-do-Ar Alberto Santos Dumont o posto honorífico de Marechal-do-Ar, devendo ser feita no **Almanaque do Ministério da Aeronáutica**, em caráter permanente, a devida correção.

f) Pelo Aviso n.º 36-GM2, de 4 de junho de 1956, o Ministro da Aeronáutica determinou que deverão existir nas organizações da Aeronáutica, como homenagem, galerias onde figurarão os retratos:

a) do Presidente da República e do Ministro da Aeronáutica;

b) do Pai da Aviação, Alberto Santos Dumont, e do primeiro Ministro da Aeronáutica, Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho.

g) O art. 412 do Regulamento Interno dos Serviços da Aeronáutica, aprovado pelo Decreto n.º 40.043, de 27 de setembro de 1956, estabelece que nas organizações da Aeronáutica deverão existir, como homenagem, galerias de retratos onde figurará, entre outros, o de Alberto Santos Dumont."

4. Além disso, todos conhecemos as pesquisas e experiências levadas a efeito por Santos Dumont no princípio do século.

Ante o exposto e nada havendo a opor ao presente projeto, do ponto de vista jurídico-constitucional, opinamos pela sua aprovação.

Sala das Comissões, em 11 de agosto de 1971. — **Milton Campos**, Presidente eventual — **José Sarney**, Relator — **Heitor Dias** — **Nelson Carneiro** — **Wilson Gonçalves** — **João Calmon** — **Helvidio Nunes**.

PARECER N.º 334

Da Comissão de Segurança Nacional

Relator: **Sr. Paulo Tôrres**

De autoria do nobre Senador Vasconcelos Torres, o presente projeto visa consagrar em lei a figura de Alberto Santos Dumont como Patrono da Força Aérea Brasileira.

2. A pessoa do homenageado representou no fim do século passado e início do atual um dos principais fatores de conhecimento e admiração do estrangeiro pelo Brasil, cujo filho ilustre deixou registradas na História da Humanidade diversas passagens de arrojo, coragem moral e alta tecnologia à luz da época em que viveu.

3. Sua façanha, elevando e sustentando acima do solo por seus próprios meios um veículo mais pesado que o ar — o "14-Bis" —, representou a abertura de uma nova era para a humanidade, que, finalmente, via concretizados seus milenares anseios de dominar, de integrar em seus sistemas de comunicações as possibilidades ilimitadas do transporte aéreo.

4. Hoje o Brasil reverencia Alberto Santos Dumont em várias ocasiões, principalmente com a consagração da data de seu voo pioneiro — 23 de outubro — como o "Dia do Aviador", lembrando aqueles momentos do ano de 1904, no Campo da Bagatelle, em Paris, quando o "14-Bis" levantou voo e com seu motor de 24 cv abriu as portas do céu para o Homem.

5. A aviação no Brasil vem se constituindo na verdadeira vanguarda da civilização, levando a presença física da Pátria aos mais distantes pontos do nosso território, realizando com bravura e denodo a grande obra da integração nacional, da defesa de nossa soberania e do nosso povo.

6. No que tange à competência específica desta Comissão de Segurança Nacional, nada vemos que possa prejudicar a aprovação do presente projeto; ao contrário, a iniciativa merece nosso apoio entusiástico pela justa homenagem que faz ao grande brasileiro, já consagrado mundialmente como "Pai da Aviação" e que será finalmente declarado "Patrono da Força Aérea Brasileira" — Marechal-do-Ar Alberto Santos Dumont.

Somos, pois, pela aprovação do Projeto.

Sala das Comissões, em 12 de agosto de 1971. — **Luiz Cavalcanti**, Presidente eventual — **Paulo Tôrres**, Relator — **Flávio Brito** — **Milton Trindade**.

PARECER N.º 335, de 1971

Da Comissão de Legislação Social, sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 40, de 1971 (n.º 161-B/71 na Casa de origem), que estende a jurisdição da Junta de Conciliação e Julgamento de Bento Gonçalves aos Municípios de Carlos Barbosa, Garibaldi, Guaporé, Nova Araçá, Nova Bassano, Nova Prata, Parai e Veranópolis, altera a Jurisdição das Juntas de Conciliação e Julgamento de Novo Hamburgo e Santa Maria, no Estado do Rio Grande do Sul, e a da Junta de Conciliação e Julgamento de Americana, no Estado de São Paulo, e dá outras providências.

Relator: **Sr. Heitor Dias**

O Exmo. Sr. Presidente da República encaminhou ao Congresso Nacional o projeto de lei em causa, que depois de aprovado pela Câmara dos Deputados é remetido a esta Casa para seu exame e deliberação.

PARECER

Só há por que elogiar a iniciativa do Exmo. Sr. Presidente da República que estende a vários Municípios do Rio Grande do Sul a jurisdição de antigas Juntas de Conciliação e Julgamento, com o que assegura ao trabalhador facilidades legais para defesa de seus direitos e dinamiza, em decorrência, a tramitação dos correspondentes processos.

Na Câmara dos Deputados foi aprovada emenda ao projeto pela qual o Município de Sumaré, em São Paulo, deixou de ser jurisdicionado pela Junta de Conciliação e Julgamento de Campinas para pertencer à jurisdição da Junta do Município de Americana.

Não sendo argüida inconstitucionalidade ou injuridicidade da emenda — e, a nosso ver, não existe —, nenhuma razão prevalece para que se pronuncie em contrário esta Comissão de Legislação Social. Ao invés, pelas suas benéficas repercussões, só lhe pode ser favorável.

É o nosso parecer. SMJ.

Sala das Comissões, em 11 de agosto de 1971. — **Franco Montoro**, Presidente — **Heitor Dias**, Relator — **Orlando Zancaner** — **Benedito Ferreira**.

PARECER N.º 336, de 1971

da Comissão de Economia, sobre o Projeto de Lei do Senado n.º 2, de 1971, que dispõe sobre o funcionamento dos museus aos sábados, domingos e feriados e dá outras providências.

Relator: **Sr. Helvidio Nunes**

O Projeto de Lei do Senado n.º 2, de 1971, do Senhor Senador Vasconcelos

Torres, passou incólume pelas Comissões de Constituição e Justiça e Educação e Cultura. A de Finanças, porém, pediu o seu arquivamento, e a de Economia solicitou parecer do Ministério da Educação e Cultura.

Relatei-o na primeira e fui o autor do pedido de audiência na última.

Agora, face à demora dos esclarecimentos solicitados, verifico que a Comissão de Constituição e Justiça deixou de examinar a proposição sob o ângulo da juridicidade.

Na verdade, o Senador Lourival Baptista não perdeu a oportunidade ao afirmar, naquela Comissão, que a matéria que o projeto de lei pretende disciplinar já está devidamente tratada no Decreto n.º 34.253, de 16 de outubro de 1953, conforme cópia anexa.

De outra parte, nenhuma competência assiste a esta Comissão para examiná-lo.

Devolvê-lo à de origem ou remetê-lo para uma terceira seria ferir o princípio da economia processual.

Assim, certo que a matéria já está convenientemente disciplinada (Decreto n.º 34.253), opino, sem esquecer os louvores que devem ser creditados à diligência de seu ilustre autor, pelo arquivamento do Projeto de Lei do Senado n.º 2, de 1971.

Sala das Comissões, 11 de agosto de 1971. — Magalhães Pinto, Presidente — Helvídio Nunes, Relator — Orlando Zancaner — Augusto Franco — Wilson Campos — Jessé Freire — Geraldo Mesquita — Flávio Brito — Paulo Guerra.

O SR. PRESIDENTE (Petrônio Portella) — O expediente que vem de ser lido será publicado.

Concedo a palavra ao nobre Senador Dinarte Mariz. (Pausa.)

S. Ex.^a não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Antônio Carlos. (Pausa.)

S. Ex.^a não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador José Esteves.

O SR. JOSÉ ESTEVES (Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, quero inicialmente registrar a visita de Sua Excelência o Senhor Presidente da República, General Emílio Garrastazu Médici, a Manaus, no dia 6 do corrente.

Lá nos encontrávamos, Sr. Presidente e Srs. Senadores, para prestar ao Chefe do Governo as nossas homenagens de representantes que somos do Estado do Amazonas, no exato momento em que Sua Excelência pisava aquela solo tropical de Manaus. A permanência do Senhor Presidente da República na Capital amazonense durante o dia 6 de agosto, foi de gran-

de significado para o Estado que represento nesta Casa. No Palácio Rio Negro Sua Excelência recebeu em audiência todas as classes e delas ouviu, de viva voz, os reclamos e reivindicações da coletividade amazonense. E as providências, Sr. Presidente — é o que me faz admirar, cada vez mais, o Chefe da Nação —, não se fizeram esperar. Houve, inclusive, providências e decisões tomadas no momento em que eram formuladas essas reivindicações, em Manaus mesmo, o que vale dizer que o Presidente Médici está, realmente, empenhado na solução dos problemas que afligem o povo brasileiro.

Portanto, como amazonense, como brasileiro e como Senador que representa o Estado do Amazonas, desejo manifestar ao Presidente Médici a nossa solidariedade, a nossa permanente confiança na maneira como Sua Excelência age, na maneira como Sua Excelência encara os problemas que lhe são levados. Se alguns problemas o Chefe do Governo ainda não resolveu, é porque independe totalmente da sua vontade, vez que alguns casos se encontram em estudo nos variados grupos de trabalho espalhados em vários Ministérios que compõem o Governo.

Assim sendo, Sr. Presidente, quero congratular-me com o povo amazonense pela oportunidade que teve e terá dentro de poucos dias, porque no início de setembro o Senhor Presidente da República passará, segundo o que se informa, mais quatro dias em Manaus, ocasião em que Sua Excelência inaugurará um grande trecho da Transamazônica, rodovia que já se tornou o "prato-do-dia", a esperança dos brasileiros, dos nordestinos. Até fora do Brasil fala-se diariamente, constantemente do que significa, economicamente, socialmente, para o Brasil, a concretização dessa obra.

Outro assunto, Sr. Presidente, que desejo trazer ao conhecimento da Casa e das autoridades competentes é que nessa minha rápida ausência de quarenta e oito horas da Capital da República, aproveitando a oportunidade da passagem do Senhor Presidente da República por Manaus, tive também o ensejo de receber do Chefe da Nação, publicamente, as maiores manifestações de apreço, de confiança e solidariedade, de que muito me orgulho, exatamente no momento em que parte muito insignificante procura chocar-me com os métodos revolucionários, fato do conhecimento dos Srs. Senadores e de toda a Nação.

Desejo, por conseguinte, manifestar publicamente meu agradecimento ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República pela deferência com que me tratou durante sua passagem por Manaus.

Ainda nessa cidade fui procurado por representantes de várias entidades de classe, destacando-se a dos exportadores de peles silvestres.

Como é do conhecimento da Casa e do País, o IBDF — Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal — achou por bem proibir a caça profissional de animais na Região Amazônica.

Tenho em mãos, Sr. Presidente, memorial dos exportadores de peles silvestres sobre o assunto, que passarei à Taquigrafia, a fim de que conste de meu discurso.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, o caçador, aquele que vive nos seringaais, aquele que vive nos castanhais, lá "onde o diabo perdeu o cachimbo", como se poderia dizer na gíria, ele vai ao mato, caça um veado, caça um porco, um caititu, um queixada para sua alimentação. Perguntamos: ele vai jogar fora essa pele, esse couro, que alcança preço comercial?

Como povoar o vazio se estamos proibidos de comer, de caçar o indispensável para a alimentação dos que vão preencher esse vazio?

Não é possível que o IBDF proíba, inclusive a exportação dos estoques, porque foi o próprio Professor José Carvalho Melo, emissário do Ministro Cirne Lima, quem garantiu que os estoques seriam respeitados e que os exportadores fariam a exportação sem nenhum problema, desde que apresentassem aquelas guias de trânsito previamente preparadas pelo IBDF.

Então foi feito esse acordo e, para surpresa de todos, os exportadores, ao solicitarem licença de exportação na CACEX, foram informados de que havia a proibição do IBDF.

Ora, Sr. Presidente e Srs. Senadores, esses exportadores negociam ao câmbio, vendem ao câmbio transacionam, recebem divisas, recebem dinheiro adiantado dos compradores, nas praças dos Estados Unidos e da Europa. Então, passam por safados e relapsos, por uma razão, por um motivo: eles não têm culpa de maneira alguma.

Assim, quero endereçar veemente apelo ao Sr. Ministro Cirne Lima no sentido de determinar providências imediatas. Aliás, nesse sentido, há um projeto, tramitando na Câmara dos Deputados, de autoria do Deputado Marcelo Linhares, que visa resolver definitivamente esse problema pois não é possível deixarmos a caça de animais silvestres sob a atual legislação, totalmente superada, obsoleta e prejudicial não somente aos habitantes, aos que vivem no interior do Estado, mas também aos próprios interesses do Brasil, sobretudo na nossa balança comercial.

Outro assunto que gostaria de abordar, Sr. Presidente, diz respeito ao problema de saúde no meu Estado. Ontem fui recebido em audiência pelo Sr. Ministro da Saúde, Dr. Rocha Lagôa. Sinceramente, saí do gabinete de S. Ex.^a satisfetíssimo, porque os assuntos que levei à sua consideração foram todos atendidos. Temos em Parintins, por exemplo, já em fase de conclusão, faltando apenas os arremates, um sanatório, uma casa destinada ao tratamento de tuberculosos. Como é do conhecimento de todos, Parintins, depois de Manaus, Capital do meu Estado, é a principal cidade e por isso deve merecer atenção especial dos governantes. Pois bem, essa casa de saúde, esse sanatório, esse abrigo para tuberculosos está pronto, mas precisa de equipamentos para funcionar. Levei ontem uma solicitação do Prefeito daquela cidade, Sr. Gláucio Gonçalves, ao Sr. Ministro Rocha Lagôa, que imediatamente determinou providências no sentido de serem atendidas, em gênero, número e grau, as necessidades daquela casa de saúde.

Eu me congratulo com o Sr. Ministro da Saúde por haver encontrado em S. Ex.^a aquela sensibilidade que vem caracterizando todos os Srs. Ministros que compõem a grande equipe do Governo do Presidente Médico neste País.

Os meus agradecimentos ao Sr. Ministro Rocha Lagôa. Vou transmitir ao Prefeito de Parintins, através do expediente que ontem me entregou o titular da Saúde para que sejam atendidas as exigências a fim de o material ser embarcado quanto antes.

Quero também desta tribuna reformular ao Sr. Ministro da Saúde, abordar novamente o assunto tratado ontem com relação ao hospital do SESP que funciona na Cidade de Parintins. É um hospital moderno, com 50 leitos, porém somente 20 estão funcionando, uma vez que aquele hospital não dispõe de recursos, não dispõe de elementos financeiros para se manter funcionando em sua plenitude.

Enderecei ontem ao Sr. Ministro Rocha Lagôa um apêlo, que não é de Parintins, uma vez que o referido hospital atende a um verdadeiro contingente, ou seja, a nove Municípios circunvizinhos, além de quatro vizinhos do Estado do Pará; então, deve merecer, por parte de quem de direito, uma atenção especial, pois com a saúde do próximo não devemos brincar, por um princípio de humanidade. E o Ministro Rocha Lagôa mostrou-se interessado e determinou imediatas providências no sentido de que o hospital venha a funcionar em sua plenitude, atender aos pacientes

e com funcionamento total de todas as unidades, inclusive os cinquenta leitos.

Outro assunto de que desejo tratar diz respeito ao eminente Ministro Costa Cavalcanti, com quem nos encontramos em Manaus, no dia 6 de agosto, quando da visita do Senhor Presidente da República. Falar em Costa Cavalcanti, nesta Casa, é fazer referência a pessoa conhecida e tão bem conhecida, porque S. Ex.^a, inegavelmente, à frente do Ministério do Interior, tem sido um dirigente de sensibilidade muito grande, um homem que não deixa para depois o que pode resolver hoje. É um homem que, para nós da Amazônia, sinceramente falando, está gravado no coração de todos, dos amazonenses, de todos os amazônidas, creio mesmo que de todos os nordestinos, e — por que não dizer? — de todos os brasileiros, porque a Pasta do Interior é, realmente, um Ministério motor, um Ministério que não deixa para depois a solução dos problemas. E eu desejava trazer aqui o apêlo do Campus Avançado do Projeto Rondon, também sediado em Parintins. Os universitários da Guanabara prestam excelente trabalho em Parintins. São médicos, dentistas, enfermeiros, professores, assistentes sociais que todos os meses se renovam, todos os meses se sucedem os elementos, porque a média de permanência em cada Campus Avançado varia entre 20 e 30 dias. Pois bem, esses jovens que deixam as suas universidades aqui, que deixam finalmente o conforto do Sul e se deslocam para as várias regiões inóspitas do País, para prestar esse grande serviço patriótico, representado pelo Projeto Rondon, vão e enfrentam o problema de hospedagem, problema muito sério. Eu desejava, pois, dirigir um apêlo ao Ministro Costa Cavalcanti, a quem está subordinado o Projeto Rondon. Trata-se de ajudarmos, de construirmos um alojamento para receber periodicamente, aliás constantemente, esses elementos que integram o Projeto Rondon, o Campus Avançado de Parintins. Isto não levará muita coisa, não necessitará de muito dinheiro do Poder Público.

Faço este apêlo e coloco à disposição do Ministro do Interior, do Projeto Rondon um prédio de minha propriedade, que tem 68 metros de frente por 17 de fundo. Coloco à disposição do Ministério do Interior, gratuitamente, o prédio de minha propriedade; já falei com os seus atuais ocupantes neste sentido. Caberá apenas ao Ministério adaptar o imóvel para alojamento dos universitários, do pessoal que forma o Projeto Rondon. Estou certo que o Ministro Costa Cavalcanti, com aquela sensibilidade de sempre, com aquele interesse que vem demonstrando, há de aceitar o nosso oferecimento, que

nada mais, nada menos, representa do que uma colaboração com esse grande empreendimento que é o Projeto Rondon. Fica aqui o nosso apêlo, Sr. Presidente.

Outro assunto de alta importância para nós do Amazonas: hoje a Transamazônica, cognominada "Obra do Século", que, num momento de inspiração, o Sr. Presidente da República deu ao Brasil, tornou-se verdadeira coqueluche.

Quero dirigir apêlo ao Presidente da República no sentido da construção de um ramal da Rodovia Cuiabá—Santarém ligando a propriedade Vila Amazônia, que fica a 5 minutos da cidade de Parintins, à margem direita do Paraná do Ramos, afluente do Rio Amazonas. Essa ligação de Vila Amazônia a Itaituba, no Estado do Pará, parece-me solução urgente, pelo grave problema que atravessam Parintins e as cidades vizinhas, em número de nove, que foram assoladas pela enchente.

O início das obras asseguraria ocupação para centenas de trabalhadores não qualificados, e, uma vez concluídos os serviços, os mesmos trabalhadores seriam fixados nas margens da estrada, libertando-os das várzeas. Os pecuaristas encontrariam facilidades para a formação de amplas pastagens em terras firmes, igualmente amplas.

Quero dizer que com esta estrada, ligando Vila Amazônia a Itaituba, vale dizer, Itaituba ficando em Santarém, exatamente na parte onde desemboca a Transamazônica para pegar a Cuiabá—Santarém, nós estaríamos, o médio e o baixo Amazonas, ligados ao resto do Brasil através da ligação Vila Amazônia—Itaituba, porque estas seriam ramais da própria Transamazônica. Daríamos com isto, Sr. Presidente e Srs. Senadores, uma grande oportunidade para aquele povo que ali trabalha e que precisa realmente se libertar das várzeas, que todos os anos têm seis meses alagados, e este ano, como é do conhecimento da Casa, ainda vivemos aquele grande drama da enchente, que foi uma decorrência do degelo dos Andes. Estou certo de que numa obra ciclópica, numa obra de envergadura como a Transamazônica, de milhares e milhares de quilômetros, não serão cerca de 190 quilômetros a mais que virão influir grandemente no orçamento financeiro, uma vez considerando os grandes serviços que ela prestará à colonização e aos próprios interesses da segurança nacional.

Antes de terminar, Sr. Presidente, gostaria também de fazer uma rápida análise do penúltimo discurso que aqui pronunciei, quando fiz referência à SUNAB em Manaus, ao mau funcionamento da SUNAB, à inexistência da SUNAB, à inoperância daquele órgão, que anula totalmente o

trabalho e os planos do Sr. Cirne Lima à frente do Ministério da Agricultura, que envergonha qualquer governo, porque a SUNAB não existe em Manaus.

Infelizmente a atual Delegada, a Sra. Sílvia Pucu Stefano, não ficou satisfeita com minhas críticas e me dirigiu uma carta desaforada, uma carta que custa-me acreditar seja de autoria dessa Excelentíssima Senhora, que me mereceu sempre, merece e continuará merecendo meu respeito, mas que, pelo visto, não devia merecer nem o meu, nem o dos demais membros do próprio Senado.

Devo declarar à Casa que, considerando a gravidade do teor dessa carta — que, segundo estou informado, ela fez também chegar às mãos dos Srs. Senadores —, eu então resolvi encaminhá-la ao Sr. Presidente do Senado Federal, para que tome as providências necessárias.

Ou ela repõe as coisas nos devidos eixos e se retrata, ou então, a levaremos às portas do Tribunal. Porque não é possível que uma senhora, que não foi, absolutamente, atacada (eu não a ataquei; critiquei o órgão porque — confirmo aqui — o órgão não funciona absolutamente) — mas não tive por objetivo de atingi-la, muito pelo contrário, embora achemos que o órgão deve ser dirigido por homem, fiz questão de ressaltar que não fiz às mulheres quaisquer deméritos, qualquer tratamento discriminatório a respeito. Portanto, quero deixar aqui o meu protesto por essa carta recebida da Delegada Interina e creio que o Sr. Ministro Cirne Lima já estará providenciando a ida do novo Superintendente da SUNAB, que deverá ser homem de pulso forte, para que se respeitem as determinações daquele órgão.

Finalmente, Sr. Presidente, quero me dirigir também ao Sr. Ministro da Indústria e do Comércio, Ministro Marcus Vinicius Pratini de Moraes, e isso se relaciona a um assunto de grande interesse de Brasília, Capital da República, que vive eternamente em crise por falta de cimento. Duas por três estamos vendo as empresas construtoras, com a falta de cimento, atrasando a entrega de obras governamentais, num verdadeiro corre-corre, porque as fábricas nacionais, as fábricas aqui próximas não atendem à necessidade da demanda. E temos uma fábrica de cimento, a CIPLAN, que se encontra em plena construção aqui em Sobradinho e que será a solução para a Capital da República. Ocorre que, no dia 6 de novembro de 1970, o Grupo Executivo de Materiais de Construção Civil, GEIMAC, subordinado ao Ministério da Indústria e do Comércio, em reunião daquela pasta, cuja ata tenho em meu poder, resolveu aprovar a reformulação apresentada pela empresa relativa a equipamentos — equi-

pamentos importados da Alemanha. A primeira remessa dos equipamentos, que estavam faltando para a conclusão da obra, deveria chegar aqui a 20 de julho próximo findo, de acordo com o escalonamento de embarques em Hamburgo. E não foi ainda executado esse embarque em virtude da necessidade de uma resolução do Ministério da Indústria e do Comércio homologando justamente aquilo que o GEIMAC resolveu na sua reunião do dia 6 de novembro de 1970. O assunto está dependendo exclusivamente da homologação pelo Sr. Ministro Marcus Vinicius Pratini de Moraes para que, com essa homologação, possa a CIPLAN habilitar-se junto à CACEX, o órgão competente, no sentido de providenciar o material, providenciar os documentos para o embarque desse equipamento para Brasília.

Portanto, Sr. Presidente, aqui vai, para concluir o meu pronunciamento de hoje, o meu veemente apelo ao Sr. Ministro Marcus Vinicius Pratini de Moraes, para que não deixe completar os nove meses, porque já estamos no 8.º mês, e essa homologação depende, apenas, da assinatura de S. Ex.ª, que, com um minuto apenas, poderá resolver esse problema, prestando à Capital da República, a Brasília, um grande serviço, porque a CIPLAN abrirá o mercado de trabalho para mais de mil operários, o que vale dizer, contribuirá para a solução do problema social e, de outra parte, resolverá, definitivamente, o problema do abastecimento para as indústrias de construção civil que operam na Capital da República.

Deixo, portanto, Sr. Presidente e Srs. Senadores, o meu veemente apelo ao Sr. Ministro Marcus Vinicius Pratini de Moraes, com quem segunda-feira espero estar, para receber, em mãos, essa homologação, porque é de direito e em favor de Brasília, que não pode parar, porque está dentro das grandes metas do Sr. Presidente Médici consolidá-la antes de deixar o Governo.

Muito obrigado a V. Ex.ª (Muito bem! Muito bem! Palmas.)

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. SENADOR JOSÉ ESTEVES, EM SEU DISCURSO

“Manaus, 2 de agosto de 1971

Ilmo. Sr. Senador
José Esteves

Senado Federal
Brasília — DF

Prezado Sr.

Em nome dos demais colegas exportadores de peles secas do Amazonas, tomamos a liberdade de dirigir a presente a V. Ex.ª para pedir-lhe que interfira com a energia e rapidez que lhe são

peculiares junto ao Sr. José do Nascimento Ceccato — Diretor do Departamento de Comercialização do Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF) — Ministério da Agricultura —, no sentido de mandar reparar urgente uma injustiça que está cometendo, ordenando a CACEX a sustar a emissão de Guias de Exportação para o Exterior do remanescente do estoque de peles secas registrado no IBDF de Manaus, que expediu as respectivas Guias de Trânsito até 30-4-71 e de conformidade com o acerto feito entre os exportadores locais e o professor José de Carvalho Melo que aqui esteve como emissário do Ministro Cirne Lima, para encontrar uma fórmula conciliatória do assunto. O Professor José de Carvalho Melo, depois de debater demoradamente a matéria com os exportadores, declarou que todas as Guias de Trânsito emitidas pelo IBDF até 30-4-71, referentes aos saldos de estoque, seriam normalmente utilizadas até o seu final sem nenhum problema. Após isso, somente seriam feitas exportação de peles secas dentro da nova regulamentação que está sendo processada pelo Ministério da Agricultura para a continuação da comercialização das peles secas. Temos até fita gravada com as declarações do ilustre professor José de Carvalho Melo.

Para melhor esclarecimento do assunto, servimo-nos enumerar diversos aspectos do mesmo:

1) a caça na Amazônia é a única alimentação que pode dispor o homem que exerce suas atividades diurnas no interior das matas, como seja: o seringueiro, o sorveiro, o balateiro, o castanheiro, o madeireiro etc.;

2) não existe até o presente caça profissional na região e somente isso poderia provocar um possível extermínio das espécies;

3) o Amazonas apesar de ser o maior em extensão é o mais pobre Estado da Federação Brasileira, vivendo unicamente da arrecadação de impostos e sofrerá sério golpe em suas finanças sem a exportação das peles secas de animais silvestres que lhe proporcionam uma renda de Cr\$ 13.000.000,00 (treze bilhões de cruzeiros antigos) ou .. US\$ 3.000.000,00 anuais;

4) o Brasil perderá US\$ 3.000.000,00 de divisas;

5) a proibição total da caça nesta região provocará maior êxodo do homem do interior para a capital, devido a falta de condições de subsistência, além do que

já foi causado pela enchente grande dos rios neste ano, fatos que certamente contrariam a política atual do Presidente Médici que, como todos os bons brasileiros, quer promover a integração e povoação da Amazônia devido a grande cobiça internacional que reina sobre a mesma;

6) a proibição total desse comércio causará o encerramento das atividades de várias firmas tradicionais que trabalham exclusivamente nesse ramo há vários anos e, por conseguinte, muitos desempregos;

7) em face das garantias dadas pessoalmente pelo professor José de Carvalho Melo, emissário do Ministro Cirne Lima, os exportadores locais assumiram compromisso de venda de todos os remanescentes de acordo com as Guias de Trânsito que o IBDF lhes forneceu e agora se vêem tolhidos bruscamente desse direito, com a mercadoria estocada sujeita a deterioração, pois se trata de peles em bruto, somente secas, o que poderá lhes causar grandes e sérios prejuízos além das muitas dificuldades financeiras por estar retida; e

8) já fizemos um expediente detalhado a CACEX (Direção Geral), conforme cópia anexa, e a Carteira respondeu que deixava de nos atender em virtude das instruções que recebera do Sr. José do Nascimento Ceccato.

Diante do exposto pedimos ao poderoso irmão que juntamente com os demais membros da Bancada amazonense na Câmara e Senado levantem bem alto a sua voz para obter uma solução justa para mais esse grande dilema que estamos vivendo presente-mente.

Com os nossos melhores agradecimentos, subscrevemo-nos na expectativa de uma breve notícia favorável.

Saudações amazônicas — Assinatura ilegível)

"Manaus, 26 de julho de 1971.

A

Carteira de Comércio Exterior

Banco do Brasil S/A.

Nesta

Prezados Senhores:

Vimos com a presente solicitar à V. S.^a, a gentileza de autorizarem a emissão de Guia de Exportação, para os contratos de Câmbio abaixo especificados, tendo em vista os seguintes:

a) a solicitante requereu e obteve dentro do prazo legal estabelecido pelo I.B.D.F. dos seus esto-

ques registrados naquela Repartição, as Guias do Trânsito que originaram as transações, para cujas coberturas foram as Guias de Exportação;

b) quando da mesma em efetuada aqui pelo Sr. José de Carvalho Melo, alto funcionário do IBDF, durante reunião mantida pelos exportadores locais com dito funcionário, na delegacia do ... IBDF, o mesmo garantiu em presença de todos que as Guias de Trânsito, fornecidas pela Delegacia do IBDF, poderiam ser comercializadas (exportadas), isto é, as emitidas até 30 de abril de 1971, como está enquadrado o nosso caso;

c) que os contratos foram feitos tendo em vista as garantias dadas para os possuidores de estoques de peles e Guias de Trânsito do IBDF, como é o nosso caso, cujas cópias anexamos;

d) que grandes prejuízos está sofrendo a solicitante, pela falta da emissão da Guia de Exportação, não podendo exportar as peles que possuem em estoque, ficando com grande capital empatado e arcando com os juros dos Contratos de Câmbios que já poderiam terem sido liquidados;

e) que para melhor orientação anexa e discrimina abaixo os contratos bem como as Guias de Trânsito:

Contratos n.ºs 6.588, 6.669, 6.856, 6.995, 7.113, 7.154, 7.194, 7.237, 7.339, 7.428, 6.585 e 5.977;

Guias de Trânsito n.ºs 274/71, ... 281/71, 282/71, 283/71, 288/71, ... 293/71, 297/71, 305/71, 306/71, ... 307/71, 308/71, 309/71 e 310/71;

f) que sendo de inteira justiça a solicitação ora formulada, apela a V. S.^a, no sentido de autorizarem a emissão das Guias de Exportação para os contratos acima, afastando a ameaça de maiores prejuízos.

Sendo o que se nos oferece para o momento, subscrevemo-nos, mui Atenciosamente. — **Comércio, Importação e Exportação Ltda. — COIMEX — (Assinatura ilegível).**"

O SR. PRESIDENTE (Petrônio Portella) — Concedo a palavra ao Senhor Senador Benedito Ferreira.

O SR. BENEDITO FERREIRA — Senhor Presidente, Senhores Senadores, tantas têm sido as vezes que tenho ocupado a atenção de Vossa Excelência para reclamar quanto ao comportamento da Oposição, que ao fazê-lo novamente no dia de hoje faço-o possuído de uma ponderável dose de constrangimento.

Não são poucas, Senhor Presidente, e nem distantes as oportunidades que tenho concitado os ilustrados homens da honrada Oposição para que abandonem a periferia e procurem entrar no núcleo, no âmago dos problemas que dificultam a ação do Governo, para, com críticas construtivas, com indicações válidas, responsáveis que são também pela felicidade do povo brasileiro, nos ajudem na realização da prosperidade, do bem-estar social do nosso povo.

Lamentavelmente, epidérmicos, apegados a detalhes de pouca ou nenhuma significação para a solução daquilo que angustia a nossa gente, vão cada vez mais se distanciando do papel que lhes é reservado no jogo democrático.

Este desserviço ao Brasil, como já aludi, procrastina desnecessariamente as soluções, além de afetar profundamente o regime democrático, vez que este somente subsiste em toda a sua plenitude onde exercitem situação e oposição, buscando por vias diferentes, mas paralelas, a consecução dos objetivos nacionais.

Senhor Presidente, quanto tempo, esforços e dinheiro do contribuinte temos consumido em debates que são, no final, verdadeiras discussões do "sexo dos anjos", tempo e esforços da Oposição para, fundados em dados colhidos de fontes duvidosas, ou de maneira apressada, os ilustres opositores, com descabidas acusações, insemnarem dúvidas e desânimos na mente do povo.

Do nosso lado, com a responsabilidade infinitamente maior, não só por termos as rédeas do poder, mas muito mais por encarnarmos de fato e de direito o pensamento da esmagadora maioria do povo brasileiro, temos sido arrastados para este tipo de luta que nada constrói, sob a justificativa de ser de nosso dever refutar e desmentir, a qual é inegavelmente legítima. Contudo, entendo, como todos os verdadeiros sensatos e patriotas, que o momento brasileiro está a exigir melhor e mais válido comportamento da classe política.

Hoje, por exemplo, aqui estou ocupando a mais alta tribuna do povo brasileiro, para tratar de um caso típico, e desta feita com um enorme agravante, pois o agente não é um homem comum, seja pelo seu passado ou pelas altas funções que exerce na vida pública nacional; trata-se de declarações do Deputado Ulysses Guimarães, Presidente Nacional do MDB, ao **Jornal do Brasil** onde Sua Excelência, fugindo às suas patrióticas tradições, desmerece em muito ao País. Vejamos:

"Ulysses diz que MDB não tem como aferir o Índice do PNB que Governo revela."

Esta é a manchete; a matéria é a seguinte:

"O Presidente do MDB, Deputado Ulysses Guimarães, revelou ontem que o seu Partido está muito preocupado com os índices de crescimento do Produto Nacional Bruto divulgados pelo Governo, "porque não há como discutir os dados ou mesmo constatar as suas origens."

Lembrou que há dias "o Governo contestou o Governo" numa reunião da ARENA, ocasião em que o Ministro Delfim Netto considerou "uma brincadeira", alguns dados apresentados pelo Deputado Herbert Levy mostrando o decréscimo da produção agrícola de São Paulo, com base em informações do Instituto do Açúcar e do Alcool — autarquia federal — e da Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo. "Se entre o Governo há dúvidas, como pode o MDB aceitar todos os índices divulgados e divulgados sem cerimônia?" — indagou.

EXEMPLO

— Como brasileiro, gostaria, sinceramente, que o Brasil tivesse, de fato, atingido o alto índice de crescimento do seu Produto Nacional. Mas recordo que no Japão, o maior fenômeno mundial de crescimento, alcançou 12% o Produto Interno Bruto. Ali, o crescimento é palpável, confirmado pelo avanço tecnológico e grau de cultura do povo. Aqui, onde não temos tecnologia avançada e com mais de 40% da população analfabeta, é impressionante que tenhamos passado de 9% em 1970. Nem a Alemanha conseguiu tanto, acentuou o Deputado Ulysses Guimarães.

Observou, também, que quase todos os novos governadores, logo após a posse, disseram que encontraram os respectivos Estados em condições idênticas, "ou seja, numa situação quase de massa falida."

Prossegue o ilustre Presidente do MDB:

— "A minha surpresa aumenta quando leio que o Governador Laudo Natel comunicou ao Presidente da República que o PIB paulista atingiu o crescimento de 17%, o que leva a crer que, no País, o índice será de 12% este ano. Enquanto isso, o prefeito da Capital paulista luta com sérias dificuldades e proclama que São Paulo deve parar, diminuir seu ritmo de obras, inclusive por dificuldades financeiras. Os servidores estaduais não tiveram aumento de vencimentos e quase 20 firmas empreiteiras de São Paulo pediram concordata."

Senhor Presidente, antes de mais nada há que se indagar qual o insubstante e qual a monta das preocupa-

ções que a Oposição tem demonstrado, através de estudos sérios que é do seu propósito instrumentar-se para fiscalizar os atos do Poder Executivo, apesar da Constituição Federal estabelecer e confiar esta tarefa ao Legislativo.

Rebusquemos os Anais das Casas Legislativas, da Câmara e do Senado, e vejamos até aqui quais as denúncias e indicações válidas propostas pela Oposição, quais os projetos sem o cunho demagógico, e aí então teremos o porquê da afirmação de Sua Excelência, o porquê de não ter o MDB como aferir os números estatísticos publicados pelos órgãos oficiais.

Senhor Presidente, na verdade o ilustrado Presidente do MDB não conta sequer com o benefício da ignorância, ao lançar tamanha e tão lesiva suspeita sobre os dados oficiais, ao causar tão negativa dúvida na consciência popular, provocando desalento e até mesmo desesperanças nos meios menos informados. Sua Excelência, tão judicioso que é, inverte a ordem jurídica, isto é, acusa sem provas, contraria o princípio de que se é honesto e verdadeiro até prova em contrário.

Para embasar tamanha atitude, que quero e devo enfatizar, mais uma vez não é condizente com o passado do atual Presidente do MDB, aproveita-se Sua Excelência de uma divergência, ou melhor, de uma lamentável mal-entendido entre dois coestaduanos e correligionários da ARENA, o dinâmico Ministro Delfim Netto com o brilhante Deputado Herbert Levy, que, no final, de cabeça fria e sem o fermento de intriga, ambos irão ver que divergem no "varejo e concordam entre si no atacado".

O Ministro sustenta que a produção agrícola nacional cresceu satisfatoriamente, e o Deputado Herbert Levy sustenta que a agricultura paulista

perdeu substância no ano de 1970, em relação ao ano anterior.

Mas, em verdade, Sr. Presidente, o que houve foi que em 1969 a produção cafeeira teve um aumento de 30,4%, enquanto que em 1970 houve uma queda na produção de café na ordem de 30,2%, isto em São Paulo. Ora, sabemos muito bem que as condições climáticas foram as principais causas de tal decréscimo, além da famigerada ferrugem do cafeeiro, pelo que não conseguimos preencher a rossa cota de exportação.

Por outro lado, não se pode negar o entusiasmo de que é tomado atualmente o setor rural da economia.

Há que se considerar ainda um argumento aduzido pelo próprio Deputado Herbert Levy. Diz ele:

"afirmei e repito, existe crédito abundante para o meio rural como nunca houve. Jamais houve tantas facilidades de crédito."

Por acréscimo, a orientação governamental no sentido de nos libertar da terrível e empobrecedora monocultura, e ainda dos produtos gravosos, irá a curto prazo elevar em muito o poder aquisitivo na área rural. Os últimos preços mínimos retratam bem esta sadia e benéfica providência: preços elevados para os produtos exportáveis e um preço desencorajador para os produtos gravosos e não exportáveis.

Como figura, veja-se o aumento nos preços mínimos fixados para a futura safra: de 46% para algodão, de 43% para a soja e, para o arroz, feijão e milho, que se destinam ao mercado interno, com uma elevação de tão-somente 13%.

Mas, examinemos o tema da entrevista.

O PIB apresenta o seguinte comportamento, a partir de 1960:

ANOS	PRODUTO INTERNO BRUTO			
	Valor		Total	
	Cr\$ 1.000.000		Índice do Produto Real	
	Preços Correntes	Preços de 1949	1949=100	Variação Anual (%)
1960.....	2.755,5	472,9	205,7	9,7
1961.....	4.052,1	521,6	226,9	10,3
1962.....	6.601,4	549,0	238,8	5,3

Aqui não se tem notícia do espanto de S. Exa., que era parlamentar àquela época, censurando o índice elevado, o espantoso índice de 10,3% em 1961, e nem deplorando a queda vertical para 5,3% em 1962.

Também não se tem notícia, Sr. Presidente, de lamentos do hoje Presidente do MDB, quando o Produto Interno Bruto cresceu, em 1963 tão-somente, 1,5%. Se não vejamos:

1963.....	11.928,6	557,5	242,5	1,5
1964.....	23.055,0	573,8	249,6	2,9
1965.....	36.817,6	589,5	256,4	2,7
1966.....	53.724,1	619,6	269,5	5,1
1967.....	71.485,3	649,2	282,4	4,8
1968.....	99.269,9	703,7	306,1	8,4
1969.....	131.681,5	767,0	333,6	9,0

Em 1970, a mim parece — porque não tenho, exatamente, os dados — que ultrapassamos quase de 8,6% o índice do Produto Interno Bruto.

Como se vê, Sr. Presidente, eu repliquei que, em 1963, tínhamos um crescimento de 1,5%. Com o advento da Revolução essa taxa, praticamente, dobrou. E estamos conseguindo manter um crescimento constante.

O Senhor Ulysses Guimarães estranha haver um crescimento de mais de 9% em 1970, mas jamais ouvimos Sua Excelência julgar alta a percentagem de 1961, que foi de 10,3%.

Além disso, Sr. Presidente, não se analisa um crescimento do PIB somente pelo seu total. Há que se verificar seus componentes.

Ainda há poucos dias, eu dava notícia aqui do espantoso crescimento que nossas exportações atingiram, em 1970, o montante de US\$ 2,7 bilhões contra US\$ 2,3 bilhões em 1969.

Vemos, somente aí, uma elevação de 400 milhões de dólares, ou seja, 17% de aumento em relação a 1969. Isto sem se aludir ao índice geral de preços: o acréscimo em 1970 foi de 19,3%. Em 1969 a taxa foi de 20,1%.

Faz, o ilustre Presidente do MDB, referência à taxa de crescimento do Japão, que, diz ele, é da ordem de 12%. Devemos retificar, pois o certo é 12,5%.

Evidentemente esqueceu-se o Deputado Ulysses Guimarães que o crescimento médio daquele país, no último quinquênio, foi de 12%. Isto se deve à conjugação de elevadíssima taxa de poupança (superior a 30%), com a adoção de tecnologia avançada e uma eficiente política de transações com o exterior.

Ora, o Brasil está perseguindo, com a atual política econômica, o mesmo desideratum.

Note-se, então, no caso do país atlântico, uma estagnação em seu crescimento econômico. Será isso um retrocesso em seu sistema de desenvolvimento? Claro que não.

Crítica o nobre Deputado Ulysses Guimarães o fato do Governador Laudo Natel comunicar ao Presidente da

República que o PIB paulista atingiu o crescimento de 17%.

Esquece-se o ilustre dirigente da Oposição que o Estado de São Paulo é o maior parque industrial da América Latina.

Após meridiano raciocínio, deduz-se: o crescimento setorial da indústria foi de 11% em 1970. Logo...

É de se salientar, ainda, que a evolução de uma economia nacional não pressupõe ritmo elevado ou constância.

Em economia, todos sabemos, as soluções a curto prazo são danosas.

Temos de levar em conta, também, que a nossa taxa de aumento populacional é das mais altas: 2,7%. Isto traz sobejas dificuldades, para um país com o nosso estágio de desenvolvimento, na distribuição da renda, com a agravante de tal explosão demográfica ser localizada em regiões de pouca produtividade.

Quanto aos reparos feitos à situação específica do setor público de São Paulo, devemos refutar com o fato de que tal atividade sempre foi gravosa.

No que diz respeito às ameaças de concordatas de 20 firmas empreiteiras no Estado bandeirante, não entendemos.

Se todo o mal da economia privada fôsse este, estaríamos em situação econômica maravilhosa.

É mister recordarmos que saímos de uma inflação de 145%, há 8 anos antes, para uma taxa de 20%.

Nosso empresariado, como tenho dito em diversas oportunidades, é despreparado, lamentavelmente — e ao fazer esta assertiva faço-o como autocrítica — e está viciado no sistema de enriquecimento do empresário às custas do empobrecimento da empresa. Não se cogita de reinvestimento.

Agora é que os Governos Revolucionários têm pressionado, à base de incentivos de toda natureza, o reinvestimento e maior participação de capitais nos empreendimentos.

A maioria das empresas formadas nos últimos 15 anos, sempre funcionaram tendo por fulcro o crédito in-

flacionário, sem orientação ou flacilização.

O fruto da sonegação era incorporado, sem esta ou mais aquela, ao lucro das empresas. Não era desonesto, no Brasil, ser sonegador; era ser "vivo" ser esperto. Isto mudou. Sr. Presidente, mudou para a felicidade da Nação, para a prosperidade que aí está, e que tanto tem incomodado aos que, realmente, não querem nosso desenvolvimento.

O resultado, como dizia, só poderia ser este: as economias fundadas nesse estilo, as empresas que tinham suas fontes de receita nessas áreas duvidosas, da inflação e da sonegação; as que não tinham solidez, todas essas tinham que fenececer, como estão feneceendo.

Quanto às queixas de alguns Governadores, ao assumirem os Governos estaduais, bastaria os homens da Oposição terem voltado as vistas para o espantoso crescimento dos investimentos feitos nos Estados em obras de infra-estrutura para terem as razões das momentâneas aperturas financeiras constatadas e lamentadas por aqueles que assumiam o poder.

Mas, o que ressuma da entrevista do honrado Presidente do MDB é aquela inteligente tática: abrir flancos para dividir. E isto, em função do que há poucos dias aqui demonstramos: a Oposição não se tem prestado ao papel de estuário da opinião e dos votos daqueles normalmente descontentes com o Governo.

Isso porque, através dos números — números trazidos a este Plenário por S. Exa., nobre Líder do Movimento Democrático Brasileiro Senador Nelson Carneiro — vamos verificar que na última eleição o quantitativo de representantes da nobre Oposição no Congresso Nacional diminuiu substancialmente — guardadas as devidas proporções.

Enquanto esse fato ocorreu, a ARENA, apesar de todos os pesares, apesar de todas as intrigas, da exploração das nossas condições internas, fruto dos desgovernos e das mazelas do passado, obteve mais de 50% dos votos de eleitores presentes às urnas, daqueles votos válidos.

Senhor Presidente, Senhores, Senadores, a entrevista do digno Parlamentar nos trouxe um alento: a Oposição está espantada com o fluxo de desenvolvimento do Brasil. Não crê, nega-se a acreditar em fatos e também em números. Não quer acreditar no avanço tecnológico dos governos revolucionários. Não quer acreditar na facilidade de crédito concedida ao setor agropecuário. Não quer acreditar no crescimento econômico. Não quer acreditar na estabilidade econômico-financeira. Não quer acreditar no desenvolvimento de todos os setores da economia do Brasil.

Mas acreditamos, Sr. Presidente, o povo acredita e a demonstração foi dada em 15 de novembro. E para que o povo continue acreditando, para que o povo continue esperando esse ideal democrático, esse Brasil próspero, aí está com as rédeas no poder aquele que em uma oportunidade muito feliz com base na sua estatura moral, na sua capacidade de estadista, asseverou, e o povo acreditou, que ninguém segura mais este País.

Era o que tinha a dizer (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Carlos Lindenberg) — Sendo evidente que não há no plenário número suficiente para o prosseguimento da Sessão, a Presidência vai proceder de acordo com o § 3.º do art. 181 do Regimento Interno, que determina o seguinte:

(Lê:)

"Em qualquer fase dos trabalhos, estando no Plenário menos de 11 Senadores, o Presidente suspenderá a Sessão, fazendo acionar as campainhas durante 10 minutos, e, ao fim desse prazo, se permanecer a inexistência de número, a Sessão será definitivamente encerrada."

Está suspensa a Sessão por dez minutos.

(A Sessão é suspensa às 15 horas e 32 minutos e reaberta às 15 horas e 38 minutos.)

COMPARECERAM MAIS OS SRS. SENADORES:

Adalberto Sena — Milton Trindade — Renato Franco — Clodomir Millet — Virgílio Távora — Waldemar Alcântara — Wilson Gonçalves — Jessé Freire — Domício Gondim — Wilson Campos — Arnon de Mello — Augusto Franco — Leandro Maciel — Heitor Dias — Eurico Rezende — Paulo Torres — Vasconcelos Torres — Nelson Carneiro — Milton Campos — Orlando Zancaner — Emival Calado — Osires Teixeira — Saldanha Derzi — Celso Ramos.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Lindenberg) — Está reaberta a Sessão.

A lista de presença acusa o comparecimento na Casa de 56 Srs. Senadores.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

O SR. PRESIDENTE (Carlos Lindenberg) —

Item 1

Votação, em turno único, do Requerimento n.º 139, de 1971, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, solicitando a transcrição, nos Anais do Senado, do "Re-

latório do Sr. Onaldo Xavier de Oliveira, representante dos Produtores de Cacau do Brasil na XVI Assembléia da Aliança dos Países Produtores de Cacau, realizada no período de 17 de maio a 1.º de junho de 1971, em Abidjan, Costa do Marfim, na África, e em Genebra, Suíça, na Europa", tendo Parecer favorável, sob n.º 315, de 1971, da Comissão Diretora.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Lindenberg) — Em votação o requerimento.

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

Aprovado.

Será feita a transcrição solicitada.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Lindenberg) —

Item 2

Discussão, em turno único, da redação final (oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer n.º 310/71) do Projeto de Resolução n.º 35, de 1971, que suspende, por inconstitucionalidade, a execução de disposições da Constituição de 1967, do Estado da Guanabara.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Lindenberg) — Em discussão a redação final. (Pausa.)

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

Está encerrada.

Encerrada a discussão, a redação final é considerada definitivamente aprovada, independentemente de votação, nos termos do artigo 362 do Regimento Interno.

O projeto vai à promulgação.

É a seguinte a redação final aprovada:

Redação final do Projeto de Resolução n.º 35, de 1971

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do art. 42, inciso VII, da Constituição, eu, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO
N.º , DE 1971

Suspende, por inconstitucionalidade, a execução de disposições da Constituição de 1967, do Estado da Guanabara.

O Senado Federal resolve:

Art. 1.º — É suspensa, por inconstitucionalidade, nos termos de decisões definitivas, do Supremo Tribunal Federal, proferidas em 7 de março de 1968 e 22 de maio de 1969, nos autos da Representação n.º 746, do Estado da Guanabara, a execução das dispo-

sições da Constituição de 1967, daquele Estado:

a) as expressões "... dos Tribunais inclusive inferiores ..." e "... e a dos magistrados e serventários da Justiça pagos pelos cofres públicos ..." constantes do inciso III do art. 53;

b) a expressão "... ou no Tribunal de Alçada.", constante do inciso IV do art. 53;

c) a alínea c do § 3.º do art. 57.

Art. 2.º — Revogam-se as disposições em contrário.

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

Não há oradores inscritos. (Pausa.)

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a presente Sessão, designando, para a Sessão Ordinária de segunda-feira, dia 16, a seguinte

ORDEM DO DIA

1

Discussão, em turno único, da redação final (oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer n.º 314/71) do Projeto de Resolução n.º 22, de 1971, que suspende, por inconstitucionalidade, a execução de disposições da Constituição do Estado de Sergipe promulgada em 19 de abril de 1967.

2

Discussão, em turno único, da redação final (oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer n.º 311/71) do Projeto de Resolução n.º 34, de 1971, que suspende, por inconstitucionalidade, a execução de disposições da Constituição do Estado da Guanabara. Está encerrada a Sessão.

(Levanta-se a Sessão, às 15 horas e 45 minutos.)

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR CARVALHO PINTO NA SESSÃO ORDINÁRIA DO DIA 11 DE AGOSTO ÚLTIMO QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. CARVALHO PINTO — Sr. Presidente, Srs. Senadores, nesta época de rápidas e profundas transformações das estruturas sociais e econômicas, avulta, dentre os problemas que mais reclamam a atenção das autoridades públicas, o das grandes concentrações urbanas. Centros naturais de atração e pólos dinâmicos de irradiação, palcos de tensões diversas e contraditórias, agentes poderosos de migrações demográficas, econômicas e culturais, exercem as grandes cidades, como mostram os autores, verdadeiros comandos regionais, com decisiva influência sobre o desenvolvimento social, cultural e econômico de todo o País.

Mostra a história que nasceram as cidades sob a legítima aspiração de melhores condições materiais e espirituais de existência, no propósito de libertar o homem das rudes ou inseguras condições da vida dispersa do interior e de dar satisfação ao seu nobre instinto associativo, propiciador da conjugação de esforços, da permuta de conhecimentos e da solidariedade social, indispensáveis ao progresso e à elevação da humanidade.

A preservação desses objetivos constitui, assim, em toda a evolução urbana, um imperativo de defesa e dignificação da própria comunidade maior em que se integram as cidades e a que devem elas servir, sob pena de perderem sua própria razão de ser. Nesse sentido há um mínimo de condições que não podem ser descuradas, tais como, além das relativas à vida espiritual, aquelas pertinentes ao trabalho, à alimentação, à educação, à saúde, à recreação, ao transporte e à segurança. Quando, pela deficiência de meios, pela imprevidência administrativa, pela adversidade de condições ou por um gigantismo invencível se tornem as cidades impotentes para a manutenção desses padrões mínimos, o que a história nos revela é a implantação inexorável de um processo de deterioração, cujos efeitos transcendem às suas lindes territoriais, e que, partindo do mal-estar e do inconformismo, podem chegar até ao perigoso estágio das convulsões — sempre com uma sintomatologia trágica e bastante conhecida: a subnutrição, a mortalidade infantil, a mendicância, a marginalização, a delinqüência comum e ao apêlo extremado às soluções de desespero. Isso, sem falar, ainda, nos graves efeitos econômicos que possam decorrer, quando se trate de áreas industriais responsáveis por produção substancial, ou quando o acréscimo demográfico se opere através de uma desequilibrada sangria a áreas rurais que sustentam o abastecimento das populações ou que contribuem para o suprimento de matéria-prima indispensável às indústrias.

Acresce ponderar que nesses instantes de hipertrofia e de crise, quando escasseiam as mínimas condições de existência digna e humana, o sacrifício se faz mais cruelmente sentir sobre os pequenos e humildes — aqueles que, pela desqualificação profissional ou pela própria penúria, não alcançam condições de maior defesa ou de competição com os que se encontram espiritual ou materialmente melhor dotados. E no processo de marginalização que então se instala, as primeiras vítimas são, geralmente, os que, provindos do interior e desconhecendo a estrutura urbana, nem sequer encontram condições para melhor utilização dos equipamentos sociais de assistência ou das exiguas disponibilidades de engajamento profissional.

É o drama que tanto preocupa aos mestres do urbanismo contemporâneo, e que, exigindo para plena identificação de suas causas e efeitos, a conjugada colaboração de urbanistas, planejadores, sociólogos e economistas, está hoje a reclamar, da visão política dos homens públicos, a formulação das diretrizes capazes de conjurar o verdadeiro desastre a que se expõe a nossa civilização urbana.

Ao contrário, portanto, do que se afigura, não vejo como se possa negar interesse nacional à problemática das grandes concentrações urbanas do País. Pouco importa que se trate de São Paulo, da Guanabara, do Recife, ou de qualquer outra metrópole. O importante é identificar a tempo um fenômeno que não é apenas brasileiro, a fim de que se possa com diagnóstico seguro e em mais largas perspectivas, reorientar o nosso desenvolvimento urbano, contendo o perigoso agravamento de mal já evidenciado em algumas capitais e preservando as outras de idêntico destino, no interesse do bem-estar, da segurança e do progresso do povo brasileiro.

Já existem, no Brasil, bem caracterizados, vários aglomerados de proporções metropolitanas. São Paulo, pelo ritmo acelerado de seu crescimento demográfico, apenas espelha exemplo mais dramático de um problema que se generaliza.

Daí a oportunidade do brado de alerta recentemente lançado pelo digno Prefeito paulistano, José Carlos de Figueiredo Ferraz. Com a autoridade de quem, não fazendo do cargo instrumento para satisfação de interesses pessoais, prefere, à cômoda solução dos problemas superficiais da cidade — tão rendosos sob o aspecto político —, enfrentar, no interesse de gerações futuras, os seus problemas estruturais, vem o digno Prefeito paulistano trazer valiosa contribuição aos interesses de todo o País, quando focaliza as condições da nossa Capital e acentua o caráter nacional de um problema de que é ela apenas a mais atual e expressiva manifestação.

As cifras divulgadas, e que constam de documentos públicos bem dimensionam as dificuldades enfrentadas. E a despeito da colaboração de sucessivos governos estaduais e da operosidade de várias administrações municipais, como — para me ater apenas às mais recentes —, as de Faria Lima e Paulo Maluf, constituem, realmente, um quadro de maior seriedade. Uma população de quase seis milhões de habitantes e que, somada à da área metropolitana contígua, supera a oito milhões, o que significa que nela se concentra quase a décima parte da população de todo o País! Um crescimento demográfico da ordem de 5,4% ao ano, quando a média de todo o País, incluindo as áreas de maior natalidade, atinge a 2,8% apenas. Um acréscimo anual de cerca de 200.000

pessoas, providas do interior do Estado e de outras regiões do País. Uma taxa preocupantemente progressiva de mortalidade infantil. Uma rede hospitalar inteiramente insuficiente, tanto em estabelecimentos gerais como nos especializados. Um acréscimo anual de 180.000 veículos agravando o já terrível congestionamento de suas vias de trânsito. Metade da cidade dependendo de poços domiciliares, e em sua maioria poluídos. Dois terços da cidade sem esgotos, outro terço sem tratamento, e dos quais os rios circundantes da metrópole constituem perigoso receptáculo. Um dispêndio médio de 3 horas diárias para acesso e retorno às fábricas, num profundo e desumano desgaste físico e psíquico dos trabalhadores.

Um grau de poluição atmosférica considerado por técnicos da Organização Pan-Americana de Saúde como superior ao de Chicago, que é uma das cidades mais poluídas do mundo.

Enfim, uma situação de tal ordem: que uma das maiores autoridades mundiais em urbanismo, o Professor Colin Buchanan, não hesitou em afirmar:

“Eu estive em São Paulo, no Brasil — um Estado poderoso, vigoroso e em contínua expansão, onde os arranha-céus centrais crescem desordenadamente, e os subúrbios se expandem para o interior, distanciando-se dia a dia. É tão grande o crescimento em proporção aos serviços que estes se encontram em grande atraso. Disseram-me que 40% da população não pode usufruir do serviço de coleta de lixo, e que essa percentagem tende a aumentar. Escutei casos de gente pobre que gasta três horas viajando na parte da manhã para trabalhar e outras três à noite para retornar. O trânsito não tem comparação com qualquer outro que haja visto, em todas as cidades que já visitei.”

Diante do quadro que acabo de resumir, não vejo como se possa vislumbrar nas palavras recentemente proferidas pelo prefeito de São Paulo a propósito do crescimento desordenado da cidade e das levadas migratórias que a demandam qualquer sentido hostil a outras populações de nosso País. Referindo-se, dentre outras circunstâncias, ao fluxo migratório que demanda a Capital, S. Ex.^a apenas deixou de omitir componente iniludível de uma situação que deve ser enfrentada com realismo, fazendo-o sem qualquer particularização e, muito menos, sem restringir a expressão genérica à área nordestina. Nem poderia, aliás, ser de outra forma, pois ninguém ignora que uma das mais ponderáveis origens dessa migração reside, atualmente, no despovoamento verificado em várias regiões do próprio interior de São Paulo, conforme revela o último censo.

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

O SR. CARVALHO PINTO — Com muita satisfação.

O Sr. Ruy Santos — Acabo de ouvir, com atenção, as considerações iniciais de V. Ex.^a sobre a situação dos grandes centros populacionais, não só no Brasil como em todo o mundo. São Paulo, New York, Tóquio, Paris e outros grandes centros urbanos arcam igualmente com o ônus da grandeza e da pujança locais que promovem esse afluxo de gente para os grandes centros, criando, naturalmente, condições piores para a vida dos que lá já estavam. Não há, assim, possibilidade para uma solução imediata desse problema. São Paulo paga o ônus da sua grandeza e da sua prosperidade. Como nordestino quero dizer a V. Ex.^a que não tomei como desaprêço a nós, do Nordeste, as ponderações de natureza técnica do eminente Prefeito de São Paulo. E não posso tomar porque sei que São Paulo reconhece, há de reconhecer e tem o dever de reconhecer, que boa parte da sua grandeza é fruto, também, do trabalho e do labor de nós, do Nordeste, que para lá vamos contribuir com essa prosperidade e essa grandeza. Ao fazer esta declaração a V. Ex.^a, quero, apenas, deixar expresso que, no que me toca, não vi nada que pudesse afetar a minha sensibilidade de nordestino. Como sabe V. Ex.^a, é a sensibilidade do nordestino, naturalmente, à flor da pele. É um drama, é uma realidade que a administração paulista vive e tem que gritar. O retrato desta situação tem que ser feito como V. Ex.^a faz panoramicamente, não só para São Paulo como para outros grandes centros. Se V. Ex.^a chegar à Guanabara, encontrará o mesmo drama. O problema de esgoto é dos mais sérios que encontramos. A Guanabara ainda tem a sorte da Baixada Fluminense, que recebe um desaguamento da população. Existe, por exemplo, em igual situação, Nova Iguaçu, a décima cidade em população no Brasil, abaixo, apenas, de nove capitais. São Paulo, com seu espraiamento e seu crescimento, já foge dos limites geográficos da capital paulista para atingir os municípios vizinhos. Assim, quero dizer a V. Ex.^a que compreendemos, que sentimos os problemas da capital paulista e da administração paulista e estou certo, também, de que a capacidade, a inteligência, o vigor dos homens de São Paulo não de buscar soluções para este problema, tal como administrações de outros grandes centros o estão fazendo.

O SR. CARVALHO PINTO — Agradeço, nobre Senador, a manifestação tão expressiva com que V. Ex.^a me distingue. Corroborando, dessa forma, as minhas despretensiosas palavras, eu a incorporo ao meu discurso e integralmente a endosso porque é a expressão da realidade e o mais abalizado testemunho da compreensão im-

personal, superior, objetiva e lúcida do problema que afeta São Paulo e transborda seus efeitos para todo o País. Endosso, sobretudo, as palavras justas por V. Ex.^a proferidas, a respeito da colaboração inestimável que os nordestinos têm dado ao nosso Estado e ao País.

O Sr. Benedito Ferreira — V. Ex.^a me consente, Senador Carvalho Pinto.

O SR. CARVALHO PINTO — Com prazer.

O Sr. Benedito Ferreira — V. Ex.^a enfoca tema realmente palpitante. Entendo que o desenvolvimento, o crescimento das cidades, até certo ponto, é benéfico. Mas depois de determinado ponto, êle passa a ser perigoso. Faço esta observação com base naquilo que tenho notado. Segundo as estatísticas, na Capital do meu Estado, em Goiânia, em 1959, havia um índice de mortalidade superior a 12 por mil ao ano. Atualmente, com o desenvolvimento que Goiânia alcançou, a mortalidade ali caiu para 6,7 por mil. No entanto, V. Ex.^a nos dá a notícia estarrecidora que a Capital do seu Estado está registrando, salvo engano meu, este índice de 28 por mil. Por êle se percebe, em que pése todos aqueles confortos que as capitais podem propiciar ao homem, um objetivo maior, que é viver nas cidades e não está sendo alcançado na Capital de São Paulo, pelo contrário, o que se verifica com este índice de mortalidade que realmente já é uma ameaça para a vida humana residir na Cidade de São Paulo, no caso, a Capital do mais progressista Estado da Federação. Eram estas as considerações que queria trazer, nesta oportunidade, ao discurso que V. Ex.^a desenvolve com tanta propriedade, a respeito dos problemas que afetam a Capital do seu Estado.

O SR. CARVALHO PINTO — Obrigado a V. Ex.^a pela colaboração trazida à minha tese, particularmente valiosa face à experiência proporcionada pela Capital do meu Estado, cujo crescimento é apontado como um dos mais explosivos de todo o País.

Prosseguindo nas minhas considerações, observo, assim, que qualquer pessoa que, no exame sereno das palavras do Prefeito paulistano, transponha o resumo de abertura jornalística, para se inteirar do seu contexto global, há de reconhecer que S. Ex.^a, com uma sinceridade que honra seus atributos de caráter, apenas procurou evitar, numa honesta advertência, as ilusões daqueles que esperam encontrar na metrópole expansiva oportunidade sempre aberta às suas legítimas aspirações de progresso e bem-estar. "Recebemos", disse o Prefeito, "cerca de 200 mil habitantes por ano. Como solucionar o problema dessa gente? Transporte, saúde, educação, onde conseguir tantos recursos? Está

claro que numa cidade dêste porte o trabalho tem que ser especializado. O que vem acontecendo é que esta população migrada está se marginalizando, não podendo ser assistida, educada, não podendo entrosar-se na vida da cidade".

São, como se vê, palavras destituídas de qualquer sentido inamistoso e apenas imbuidas pelo propósito — ostensivo, repito, no contexto global — de prevenir miragens enganosas e de encarecer a necessidade de uma política descortinada de descentralização do crescimento urbano.

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

O SR. CARVALHO PINTO — Com muito prazer.

O Sr. João Cleofas — As declarações, inicialmente atribuídas ao Prefeito de São Paulo, eu as considero, de fato, inábeis e, talvez, mesmo infelizes. Mas S. Ex.^a, logo em seguida, teve oportunidade de esclarecê-las e repô-las nas devidas condições em que as havia proferido. E elas merecem, de nossa parte, de homens do Nordeste, apoio e consideração, porque são, realmente, válidas. Eu mesmo, como nordestino, tenho sido procurado, tantas vezes, por nordestinos que vêm atraídos pelas miragens de riqueza, pelas miragens ilusórias de encontrar facilidade de melhores condições de vida e, ao fim de certo tempo, voltam desenganados, desiludidos, desesperançados porque não encontraram o acolhimento que não poderiam encontrar, num crescimento desordenado, tumultuado, como o que se tem verificado em São Paulo. Na verdade, as declarações do Prefeito de São Paulo, já com os esclarecimentos que S. Ex.^a acabou recentemente, de prestar, até na Capital do Estado do Ceará, merecem, de nossa parte, apoio e acolhimento porque são, realmente, válidas e constituem mera advertência para que as ilusões não se desfaçam com conseqüências tremendas e graves verificadas a cada passo. Era o que me sentia na obrigação de dizer, também, como homem do Nordeste, pois sei quanto o Nordeste tem contribuído para a riqueza de São Paulo. Haja visto o exemplo que podemos destacar do grande industrial José Ermirio de Moraes, môço, estudante, tendo emigrado para São Paulo e ali constituído uma grande fonte de riqueza para toda a Nação brasileira. Sinto, portanto, que foram felizes os intuitos do Prefeito de São Paulo, quando fez aquela advertência que acabou por esclarecer.

O SR. CARVALHO PINTO — Muito agradecido, nobre Senador, pela autorizada manifestação com que V. Ex.^a enriqueceu minha modesta exposição. V. Ex.^a, com o seu habitual critério, bom-senso e dignidade, repõe em seu verdadeiro significado as expressões

por alguns errôneamente entendidas, proferidas pelo eminente Prefeito paulistano no objetivo exclusivo de alertar populações do Nordeste ou de qualquer parte do País, inclusive do nosso Estado, de que, neste instante, não poderiam encontrar em nossa capital as desejáveis condições de amparo, de assistência, de integração no seu desenvolvimento econômico.

O Sr. Franco Montoro — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. CARVALHO PINTO — Com satisfação.

O Sr. Franco Montoro — Nobre Senador Carvalho Pinto, V. Ex.^a realiza, neste momento, ato de profunda justiça e de interesse nacional, esclarecendo a significação exata das declarações do Prefeito de São Paulo. As ponderações que acabam de ser feitas pelo nobre Senador João Cleofas, em que menciona o exemplo de Ermírio de Moraes, em São Paulo, poderíamos acrescentar outros, vindos de todos os pontos do Brasil, que fizeram a grandeza de São Paulo e tiveram o seu trabalho reconhecido. Entre os Governadores de São Paulo contam-se Albuquerque Lins, nascido em Sergipe...

O Sr. Arnon de Mello — Em Alagoas.

O Sr. Franco Montoro — A retificação é oportuna: Albuquerque Lins, nascido em Alagoas; Washington Luiz, do Estado do Rio; Jânio Quadros, de Mato Grosso. Isto mostra a largueza com que São Paulo recebe não apenas homens de todos os Estados do Brasil, mas, também, cidadãos de todas as partes do mundo. O Prefeito Figueiredo Ferraz mantém esta mesma abertura nas declarações que fez, inclusive com um ato concreto que realizou, deixando São Paulo e indo ao Nordeste para dar aos nordestinos a explicação para que se desfizesse o equívoco, não sei se intencionalmente ou não, provocado em torno de suas palavras. O crescimento gigantesco, desumano de São Paulo exige realmente que êle cesse de crescer desordenadamente para se orientar no sentido da solução dos seus problemas de base. Vossa Excelência presta grande serviço a São Paulo e ao Brasil com seu autorizado depoimento.

O Sr. Arnon de Mello — V. Ex.^a me permite um aparte?

O SR. CARVALHO PINTO — Com muita satisfação.

O Sr. Arnon de Mello — Senador Carvalho Pinto, ouço com profundo respeito o discurso de V. Ex.^a Vossa Excelência não fala apenas como Senador, mas também como homem de Estado, com a responsabilidade de quem governou São Paulo e foi antes Secretário da Fazenda do Estado e da Prefeitura da Capital. Concordo com o nobre Senador Franco Montoro ao dizer que o tema abordado por Vossa

Excelência é de interesse nacional. A Capital de São Paulo interessa ao Brasil, não somente porque ~~há~~ habitam filhos de todos os Estados mas ainda porque, além de outras razões, é responsável por um terço da produção paulista, e o Grande São Paulo pela metade dessa produção.

Nós, nordestinos, que contribuimos para o desenvolvimento de São Paulo, nós do Nordeste, que possuímos tantos excedentes de mão-de-obra que se dirigem a São Paulo, em busca de trabalho, temos interesse em que a administração da grande Capital possa resolver os graves problemas de saúde, de educação e de transportes, a que V. Ex.^a acaba de se referir. Congratulo-me com o Senado pelo ensejo de ouvir V. Ex.^a falar de assunto relevante sobre o qual nos traz os necessários esclarecimentos, e louvo a atitude do Prefeito de São Paulo não escondendo a verdade sobre a difícil situação da Capital que governa.

O SR. CARVALHO PINTO — Agradeço aos nobres Senadores Franco Montoro e Arnon de Mello a generosa referência com que me distinguem e a oportuna complementação que fazem às minhas considerações.

A propósito do espírito aberto e fraterno do povo paulista, aqui exemplificado com a de dignos filhos de outros Estados ao próprio Governo de nossa terra, gostaria de lembrar ocorrência bastante expressiva, ao tempo em que exercia as funções de Secretário da Fazenda do Estado de São Paulo. O Governador de São Paulo àquela data, o Sr. Jânio Quadros, era de Mato Grosso. O Vice-Governador, Porfírio da Paz, era de Minas Gerais e dos nove Secretários de Estado, apenas o Sr. Caetano Alvarez e eu éramos de São Paulo. Todos os outros, de outros Estados: General Pradel, do Rio Grande do Sul; Cruz Martins, do Ceará; Maney Junior, de Minas; enfim, filhos ilustres dos vários Estados do Brasil.

O Sr. Franco Montoro — E o Presidente da Assembléia Legislativa era Ruy Jungueira, também filho de outro Estado.

O SR. CARVALHO PINTO — Exatamente, nascido em Minas. É a mais alta demonstração do sentido fraternal e do interesse em que São Paulo recebe e reclama a colaboração de todos os seus irmãos, proveniente de todas as regiões do Brasil.

O Sr. Orlando Zancaner — Vossa Excelência me permite um aparte?

O SR. CARVALHO PINTO — Com muito prazer, nobre Senador.

O Sr. Orlando Zancaner — Nobre Senador Carvalho Pinto, ainda na semana passada eu faria nesta Casa um discurso em que manifestava meu desencanto pela administração do Doutor Figueiredo Ferraz e talvez tenha

sido esta a razão por que Vossa Excelência elaborou o discurso que neste instante profere no Senado. Eu manifestei sim, meu desencanto, desencanto de um homem que acredita muito no seu Estado. E quando eu ouço dizer que a população da Capital Paulista está desprovida de esgotos em 70% e apenas 50% da Capital tem água, é para mim uma demonstração de profunda surpresa, porque — como V. Ex.^a ainda ontem me dizia, acreditava nos dados fornecidos por S. Ex.^a o Prefeito da Capital. Se é verdade — o que eu efetivamente ainda não acredito — é porque a água e o esgoto na Capital do Estado pertencem ao Governo de São Paulo e V. Ex.^a foi Governador do Estado.

Depois de V. Ex.^a, outros Governadores ilustres administraram o meu Estado. E verifico, então, com tristeza, que o mal terrível por que atravessa a Capital de São Paulo se deve, efetivamente, ao Governo do meu Estado, que, no período normal das suas atividades deveria, em verdade, ter enfrentado o problema da água e do esgoto. Não o fez, e hoje se criam os graves problemas da Capital de São Paulo. Realmente, desencantei-me com a administração do Dr. Figueiredo Ferraz ao dizer que somos uma cidade aberta ao esgoto. Efetivamente, não estamos ainda preparados, na administração, para enfrentar os sérios problemas da nossa Capital. E diria mais: é preciso que o administrador, neste País, seja otimista. Não pode uma população como a de São Paulo ouvir, a todo instante, a todo momento, a toda entrevista, que estamos desesperados; que não temos água; que não temos esgoto; que somos uma cidade desumana, enfim, tudo isto a que assistimos constantemente, a desencorajar uma população profundamente voltada ao trabalho. É o que nos faz desencantados com o Prefeito — não porque tenha dito que deva, ou não deva, vir o nordestino; não porque tenha dito que São Paulo deva, ou não deva, parar. Não. É porque enquanto o Presidente desta Nação se desespera numa luta imensa, levando a cada setor da administração e a cada setor da iniciativa privada a demonstração eloqüente de que é preciso continuar a trabalhar, que esta Nação precisa produzir e que esta Nação tem que se desenvolver, assistimos na maior cidade deste País, um homem a dizer: Tudo vai mal; nada se resolve, como a atirar sobre os ombros do Sr. Presidente da República a imensa responsabilidade de resolver, de equacionar os problemas da cidade de São Paulo. V. Ex.^a, que foi Governador do meu Estado e teve problemas graves, aliás, V. Ex.^a foi um dos melhores administradores que tivemos, V. Ex.^a conhece bem o problema das enchentes. E teria que dizer, neste instante, já que a con-

cessão é federal, e não fui eu que trouxe para o Senado da República nem o problema das enchentes, nem o problema da grande Capital de São Paulo, foi o próprio Prefeito da Capital, quando, a todo instante, diz que a Barragem da Light deve ser demolida, e não aguarda a decisão do Governo Federal para quem ele entregou a responsabilidade da solução, a dizer se, de fato, é a Barragem da Light Edgard de Souza efetivamente, a responsável pelas enchentes da Capital. Não! Não aguarda nada, e a cada instante, a cada entrevista volta a afirmar: "É preciso demolir a Barragem da Light", quando se sabe, com absoluta segurança, que a concessão da produção de energia elétrica no País é concessão do Governo Federal, e a responsabilidade da desapropriação é, efetivamente, do Governo Federal.

É por esta razão que, neste instante, digo a V. Ex.^a que estou desencantado com a administração do Prefeito de São Paulo. Oxalá ele, sim, ele acerte, para todos nós. Agora o que me surpreende é apenas isto: é que até este instante, apenas em entrevistas a reclamar providências do Governo de São Paulo e do Governo da União, não se viu, ainda, atuação do Prefeito da Capital, na solução dos problemas de rotina da imensa Capital de São Paulo. V. Ex.^a sabe, melhor do que ninguém, porque foi nosso Governador. Aquele tempo, eu era oposição a V. Ex.^a na Assembleia Legislativa do meu Estado; mas, devo reconhecer que a sua atuação teve um valor extraordinário quanto ao plano de ação, pois deu uma arrancada de desenvolvimento no nosso Estado. Seria agora de cobrarmos do Prefeito, se não a caminhada extraordinária que faz o Presidente da República no desenvolvimento do País, para isso concitando toda a Nação, pelo menos que resolvesse, de imediato, os problemas de rotina que afligem e preocupam sensivelmente toda a população do meu Estado.

O SR. CARVALHO PINTO — Recebo, nobre Senador, sempre com o maior aprêço, a intervenção de V. Ex.^a, inspirada, sem dúvida, pelo mais alto espírito público. Entretanto, devo lamentar que, no instante em que estamos procurando fazer um exame objetivo, superior e construtivo de problemas que afligem nossa metrópole, V. Ex.^a volte a insistir em aspectos pessoais, relativos à competência, à capacidade ou à responsabilidade de meros titulares ocasionais da função pública, e cujos atos têm instância federativa própria para apreciação, sob tais aspectos.

O Sr. Orlando Zancaner — Mas, a eles cabem, efetivamente, as soluções dos problemas. Quem quer que administra um Estado, no instante em

que o administra, deve, efetivamente, resolver os problemas. Não há interesse algum de ordem pessoal, creia V. Ex.^a E V. Ex.^a estaria sendo injusto para comigo se entendesse de outra forma.

O SR. CARVALHO PINTO — Não disse isto, Senador. Ao contrário; manifestei até, explicitamente, a minha convicção de que, V. Ex.^a não agira de outra forma. Lamento, apenas que problemas que devem ser tratados num plano de compreensão e de conjugação de esforços, tenham sua solução dificultada por inconstrutivas apreciações de ordem pessoal. Lamento que um problema como o das inundações de nossa Capital, que está clamando por solução e que precisa ser resolvido no interesse de uma população, de longa data sacrificada; de um problema que tem levado à ruína econômica, ao desespero e à morte tantos moradores de uma Capital, e que o Prefeito da Capital procura enfrentar corajosamente, em termos técnicos que terão naturalmente sua oportunidade e instância própria de exame e apreciação — se procure conduzir a matéria ao terreno estéril das incriminações pessoais ou das polêmicas que nada resolvem.

O Sr. Orlando Zancaner — Perfeito, nobre Senador. Não é com entrevistas que se resolverão os problemas da nossa Capital.

O SR. CARVALHO PINTO — Quanto à co-responsabilidade estadual, referida por V. Ex.^a e já que V. Ex.^a insiste nesses aspectos internos do nosso Estado, cabe-me apenas reiterar o que já tenho afirmado, isto é, que o problema de capitais, pela sua magnitude, transcende à competência e aos recursos municipais, envolvendo responsabilidades, — cada uma dentro de sua competência — também do Estado e da própria União.

O Sr. Ney Braga — Permite-me, V. Ex.^a, um aparte?

O SR. CARVALHO PINTO — Darei logo mais, com muita satisfação. Mas, neste instante, gostaria de completar meu pensamento, Senador Zancaner, lembrando que V. Ex.^a se equivoca inteiramente quando supõe que problemas dessa natureza possam e devam ser resolvidos exclusivamente dentro das lindes territoriais do nosso Município.

O Sr. Orlando Zancaner — V. Ex.^a não entendeu. Eu não disse isso, nobre Senador.

O SR. CARVALHO PINTO — Em nenhum país do mundo. Não é isto que diz nenhum dos tratadistas que cuidam da matéria e nem é sua a realidade verificada na experiência universal.

O Sr. Orlando Zancaner — O que não se pode é alterar, como pretende o prefeito da Capital de São Paulo,

vindo ao Senado e ao Presidente da República, a responsabilidade do ato da desapropriação e da solução dos problemas da enchente da nossa Capital. Isto não é apenas problema de São Paulo, é problema da maioria das capitais dos nossos Estados.

O Sr. Ney Braga — Eu pediria um aparte a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro) — Peço aos nobres Senadores que não aparteiem o nobre orador Carvalho Pinto sem permissão, para que S. Ex.^a possa continuar tranqüilamente seu discurso.

O SR. CARVALHO PINTO — Perdoe-me, nobre Senador Ney Braga, mas gostaria, antes, de completar a minha resposta ao último aparte recebido.

O Sr. Ney Braga — Pois não.

O SR. CARVALHO PINTO — É pacífico na doutrina e na prática administrativa de todos os países, que os problemas dos grandes centros, e das megalópolis, transcendem às possibilidades administrativas dos municípios. E neste sentido é a orientação já verificada em nosso próprio País, já tendo sido defendida por vários Prefeitos que administraram a nossa própria Capital, assim como praticada por vários dos nossos Governadores com o apoio ainda do próprio Governo da República. E para abreviar esta minha resposta à intervenção de V. Ex.^a, eu citaria apenas um documento a esse respeito decisivo. É nas "Metas e Bases" do atual Governo, que vamos encontrar a recomendação das metas de base, do próprio Presidente Médici no sentido de que problemas desse porte sejam enfrentados conjuntamente pelas unidades federativas interessadas. Eis os termos peremptórios desse documento, e precisamente com vistas à região paulista:

Capítulo do Desenvolvimento Regional e Urbano — fls. 97.

Há necessidade de integração do núcleo básico de desenvolvimento industrial-agrícola do Centro-Sul — o eixo São Paulo-Rio-Belo Horizonte — com as áreas próximas, abrangendo os vários Estados que participam do atual processo de industrialização e expansão agrícola e terciária dessa área. Desenvolver-se-á principalmente um conjunto de políticas setoriais coordenadas, orgânicamente, com participação do Governo Federal, Governos Estaduais e principais Governos municipais, cuidando-se do planejamento integrado das áreas metropolitanas e dos principais centros urbanos, assim como da hierarquização urbana dentro da região.

O Sr. Orlando Zancaner — Nobre Senador Carvalho Pinto, encontra V. Ex.^a algum pronunciamento meu al-

guma manifestação contrária a isto? V. Ex.^a está dizendo coisa totalmente contrária ao que eu disse.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro) (Fazendo soar a campainha) — Peço ao nobre Senador Carvalho Pinto que continue o seu discurso. Solicito ao nobre Senador Orlando Zancaner que não perturbe o discurso do orador, ouvindo-o com tranqüilidade. Depois V. Ex.^a terá oportunidade de voltar à tribuna, como o fez anteriormente.

O SR. CARVALHO PINTO — Como se verifica é inteiramente incabível a arguição de que os problemas focalizados pelo Prefeito Figueiredo Ferraz sejam de exclusiva alçada municipal, ou de que S. Ex.^a esteja procurando transferir responsabilidades. Ao contrário, com perfeita compreensão de suas atribuições, está apenas procurando dar, com grandeza, fiel desempenho às suas responsabilidades. Está agindo em plena conformidade com a orientação preconizada pela doutrina e pela prática universal. Ainda mais, está agindo com fiel observância e no cumprimento das próprias metas do Governo da República. Mas, ainda na observação de V. Ex.^a, se me permite um instante mais que prossiga na minha exposição: S. Ex.^a preocupado sempre com aspectos pessoais, insinua ou declara que a responsabilidade por essa situação seria dos governos estaduais.

Ora, francamente, tenho a impressão de que não pude ser compreendido na minha exposição, porque estou procurando encarecer e demonstrar exatamente que esse não é problema nosso, não é problema da nossa e das demais Capitais, do nosso País, nem das Capitais do Nordeste mas sim um problema.

Mas, sem querer me alongar nesta contestação, dada a exigüidade do tempo disponível, não posso deixar sem resposta o tópico do aparte em que o Senador Zancaner insinua ou declara que a responsabilidade pelas dificuldades da capital paulista teria sido dos respectivos governos estaduais.

Francamente, chego neste instante a supor que tenha sido inteiramente inútil toda esta minha fastidiosa exposição, objetivando destacar aquilo que a realidade ostenta limpidamente em todo o mundo — isto é, que o crescimento desordenado das metrópoles têm causado, em toda parte, a despeito dos esforços dos governos e dos sacrifícios impostos aos contribuintes, problemas enormes, cuja solução, em termos técnicos, políticos e financeiros excedem em muito às possibilidades municipais. Nem me parece justo supor-se tenham os sucessivos governos do Estado se descurado da matéria, e sou insuspeito para afirmá-lo porque entre eles se inclui situação mim politicamente adversa, na ocasião. Ao contrário, guardo a impressão

de que todos têm procurado dar ao Município a colaboração de sua alçada. Mas se a declaração de V. Ex.^a, Senador Zancaner, tem o propósito de fazer insinuações à minha pessoa, então ouça V. Ex.^a aquilo que, muito a contragosto, declaro neste instante, porque não é de meu hábito comentar as próprias realizações: foi no meu governo que, talvez pela primeira vez na história de S. Paulo, se concentraram na área da Capital nada menos que 40% de todos os recursos estaduais mobilizados pelo Plano de Ação, numa intensiva aplicação destinada a sanar parte de suas enormes e acumuladas carências e que se estendeu a necessidades de toda espécie, desde a distante ramificação suburbana de água até o grande centro abastecedor do Ceasa.

Já com relação a outra parte de suas observações, aquelas em que V. Ex.^a levanta dúvidas sobre os dados divulgados pelo Prefeito, só tenho a dizer jamais poderia pôr em dúvida os informes divulgados por homem altamente responsável, de idoneidade reconhecida, administrador consagrado, professor universitário, diplomado em engenharia e em arquitetura. Mas, relativamente a um desses dados, posso desde logo lembrar uma fonte inteiramente impessoal e isenta. Refiro-me aos estudos feitos durante mais de 3 anos pelo Grupo Executivo do grande São Paulo, de que constam exatamente esses impressionantes dados sobre as deficiências da rede de esgoto de nossa Capital.

Quanto às generosas referências feitas ao meu Governo em São Paulo, queira aceitar V. Ex.^a, Senador Zancaner, os meus renovados agradecimentos.

Já agora, é com a maior satisfação que concedo o aparte solicitado pelo nobre Senador Ney Braga.

O Sr. Ney Braga — Senador Carvalho Pinto, creio que V. Ex.^a e o nobre Senador Orlando Zancaner também entenderam a oportunidade que eu queria dar ao aparte e a razão pela qual eu o pedi. Estamos ouvindo, com toda a atenção, os problemas que V. Ex.^a está, aqui, expondo. Ouvimos também o discurso do nobre Senador Orlando Zancaner. Conhecemos os problemas de São Paulo; e porque são de São Paulo são do Brasil. Costumamos dizer sempre que quando um Estado é pobre, o Brasil é que é pobre naquele Estado; e não o Estado é pobre por si. Estamos entendendo que o Brasil está realmente necessitando de que formulemos soluções para os seus mais angustiantes problemas. O problema do mundo é indiscutivelmente a megalópole. O problema do mundo é o problema das grandes cidades. Vemos, em todas as regiões, a poluição, serviços públicos mal estruturados. E não é um Governo que pode resolver os grandes problemas de

uma cidade. Aqui, temos talvez mais de duas dezenas de governadores, todos fomos eleitos, numa demonstração de que o povo, realmente, recebeu de nós alguma coisa, porque o povo brasileiro vota em quem ele acredita. Nenhum pôde resolver esse grande problema de água e esgoto nas maiores cidades dos seus Estados. É um problema nacional. Temos esse problema da afluição para todas as cidades e capitais, e a humilde Curitiba também sofre deste problema. Entendemos que isto está mais profundamente ligado a problemas estruturais do interior, como V. Ex.^a tão bem vinha encaminhando no seu discurso, buscando, assim, trazer idéias novas, para que nós aprendêssemos, como sempre aprendemos com V. Ex.^a

O SR. CARVALHO PINTO — É bondade de V. Ex.^a

O Sr. Ney Braga — E cremos, Professor Carvalho Pinto, que um dos problemas fundamentais que nós, dentro dos partidos políticos, devemos debater, porque estamos apreciando em todas as regiões populosas do mundo, é o problema da planificação familiar e a explosão demográfica formidável, mormente nas classes menos favorecidas que, não tendo condições de fixação, mandam seus filhos em busca de emprego na ilusão das grandes cidades. Assim, meu caro Professor e querido colega, quero dizer a V. Ex.^a e pedir a São Paulo que a Assembléia Legislativa e que a Câmara dos Vereadores decidam os problemas locais. Queremos ouvir de V. Ex.^a o enfoque que está dando ao problema, porque entendemos muito bem as angústias do nobre colega Senador Orlando Zancaner que tão bem representa aquele Estado que tanto queremos. E falamos também pelo nosso Paraná que recebe de todas as regiões do Brasil homens que estão construindo a grandeza daquele Estado. Traze-mos, dessa maneira, os ouvidos do Paraná aos ensinamentos de V. Ex.^a

O SR. CARVALHO PINTO — Muito grato, eminente Senador Ney Braga, pelas palavras, pautadas pelo seu habitual espírito de equilíbrio e profundamente construtivas, com que V. Ex.^a vem suprir as falhas do meu discurso. V. Ex.^a particularmente aflora um outro problema da maior magnitude: o da planificação familiar ante as assustadoras dimensões do crescimento demográfico. E sirvo-me da sua oportuna ponderação para lembrar que num instante, em que se cogita com seriedade do próprio planejamento familiar, constituiria imperdoável omissão qualquer descuido ao crescimento das cidades e aos fluxos migratórios. E V. Ex.^a coloca ainda muito bem a discussão da matéria, lembrando que as Câmaras Municipais cabem a discussão dos problemas locais. Muito obrigado pelo aparte, eminente Senador, e sobretudo pelos termos em que me distingue.

O Sr. Ruy Santos — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. CARVALHO PINTO — Pois não.

O Sr. Ruy Santos — Eminentíssimo Senador Carvalho Pinto, não é do nosso propósito nem é de nosso hábito entrar na análise de administrações aqui e ali, fora do nosso setor. Nossa participação do debate visa apenas a aceitar e reconhecer como procedentes as considerações de V. Ex.^a sobre os problemas das grandes cidades. V. Ex.^a foi governador de São Paulo e um grande administrador. O governo de V. Ex.^a é citado mesmo como um dos modelos de administração neste País, o que não é reconhecido somente por São Paulo, mas por todas as comunidades brasileiras. Pois bem, V. Ex.^a que administrou São Paulo, V. Ex.^a deve, no exame de consciência que fez ao deixar o Governo, ter reconhecido que muito mais do que fez poderia ter feito, porque no desdobramento de sua administração, V. Ex.^a deve ter encontrado os problemas superpondo-se: mal iniciava a solução de um, outro já aflorava mais grave, e às vezes aquela para a qual se buscou solução já estava ultrapassada, inclusive, pela evolução tecnológica. Assim, quero deixar expresso, e V. Ex.^a fique tranquilo, que ninguém neste País põe em dúvida a obra que V. Ex.^a realizou em São Paulo, sendo V. Ex.^a, como disse, um modelo de administrador capaz e honesto. Queria, também, dizer que há pouco tempo li notícias, em publicações oficiais, de que a Guanabara, a cidade maravilhosa — perdoem-me os representantes da Guanabara — estava com 2/3 de suas residências sem os serviços de esgotos. E não li nos jornais, ou em qualquer outro veículo de informação, que, de lá para cá, teria esse problema resolvido. Li, também, nos jornais de São Paulo e do Rio de Janeiro sobre os problemas de comunicação, de telefones. As companhias aumentam o número de telefones e, mal é executada a nova ampliação, já surgem problemas de novas ampliações. Assim, esse drama é o drama dos grandes centros, das grandes comunidades. Isto encontramos em todas as grandes cidades. Claro que isso vai do feitio de cada um: uns são pessimistas por temperamento, outros são otimistas também por temperamento. É questão de biótipo. Mas temos que reconhecer que um homem que chegou a uma administração e vê o vulto de problemas que tem pela frente nem sempre tem a tranquilidade suficiente para calar e não dar um grito, vamos dizer, de desespero quanto a sua angústia para resolver todos esses problemas. Quero dizer, apenas, a V. Ex.^a que é com imensa satisfação que o Senado está ouvindo a análise que V. Ex.^a faz desses problemas das grandes comunidades, fixando-se, principalmente, em São Paulo. Não uso o en-

foque porque sou muito pouco dado a esse termo dos economistas, mas V. Ex.^a fixa-se principalmente naquilo que se passa na sua grande e admirável terra.

O SR. CARVALHO PINTO — É profundamente sensibilizado, nobre Senador Ruy Santos, que recebo as palavras tão generosas de apoio e de estímulo com que V. Ex.^a me honra neste instante. Relativamente à impressão de certo pessimismo que possam ter provocado as palavras do prefeito eu a entendo impropriedade. O que ocorre é que S. Ex.^a, com profunda consciência de suas responsabilidades, procura identificar exatamente o quadro encontrado, para, com a maior segurança, fazer o respectivo diagnóstico e, de uma forma planejada, desenvolver todo um esforço construtivo, onde não há perda de recursos e onde se alcança a maior eficiência. Não há derrotismo algum numa posição dessa natureza.

Foge, por certo S. Ex.^a das normas habituais de nossa vida pública, onde pronunciamentos dos prefeitos geralmente se orientam em enaltecer o aspecto positivo de suas cidades. É o velho ufanismo nacional, tão grato, por certo, aos nossos corações, mas que muitas vezes nada mais constrói do que perigosas ilusões. Toma S. Ex.^a outro rumo, o rumo do realismo construtivo. E procura alertar os seus conterrâneos e concidadãos de todo o País para um problema que, não sendo só de São Paulo, tende a se generalizar a todos os grandes centros e de todos reclama previsões antecipadas sob pena de se verem as respectivas populações esmagadas pelos fatos consumados. E, assim procedendo, o que deveria corresponder ao brado e ao apelo de S. Ex.^a seria a compreensão capaz de construir a união de esforços, a conjugação das forças responsáveis e nunca o divisionismo estéril e sob todos os pontos de vista prejudicial aos interesses públicos.

Por isso mesmo, fico satisfeito ao verificar, pelos apartes tão expressivos e generalizados que estou recebendo, que já se estabelece uma consciência nacional em torno do problema; e fico especialmente satisfeito, ao constatar, nas intervenções com que estou sendo distinguido, tanto pela situação, como pela oposição, especialmente aquelas provindas dos eminentes representantes do Norte e do Nordeste do País, que existe uma perfeita compreensão do espírito construtivo da advertência feita pelo prefeito paulistano, para solução de um problema que, na verdade, é de todo o País.

Há poucos dias, tive ocasião de ler no *Correio da Manhã*, interessante trabalho, de autoria de Luiz Prado, em que se revela a ocorrência do mesmo fenômeno, em todas as capitais do Nordeste. E citava Recife, cuja situa-

ção já fora há anos bem descrita pelo notável Gilberto Freyre, ao identificar não um crescimento sadio, mas uma verdadeira inchação da metrópole.

O que se verifica, nessas hipóteses, é o enriquecimento demográfico da cidade grande, à custa do esvaziamento demográfico e econômico das áreas interiores desfalçadas o que, absolutamente, não satisfaz aos interesses do desenvolvimento sadio, e, sobretudo, da justiça social.

O Sr. Benjamin Farah — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. CARVALHO PINTO — Com prazer.

O Sr. Benjamin Farah — Senador Carvalho Pinto, estou ouvindo, aias toda a Casa, com o mais absoluto respeito o discurso de V. Ex.^a O problema que V. Ex.^a está focalizando nesta hora, na verdade não é só de São Paulo, e, sim, de todo o Brasil. Quando se fala em São Paulo, todo o Brasil tem de espiar, tem de prestar melhor atenção, porque todos temos por aquela cidade o maior apreço. Sentimo-nos um pouco ligados a São Paulo. Pode-se dizer, São Paulo é o coração do Brasil. V. Ex.^a está defendendo tese da mais alta importância, à qual está vinculado o prefeito de São Paulo, figura admirável, a quem todos rendemos nossas homenagens, pela sua capacidade, pela sua inteligência e pela sua cultura; cultura essa que extravasou os limites, as fronteiras de seu Estado e atingiu outras unidades, e mesmo fora do Brasil. Há pouco, foi citada a Guanabara. Essa Cidade-Estado constantemente recebe a visita do prefeito de São Paulo, que é professor por idealismo, não por interesse financeiro, que é professor de uma das mais importantes Escolas de Engenharia deste País — IME — Instituto Militar de Engenharia do Rio de Janeiro; aquele professor gasta dinheiro com passagens de avião, a fim de levar um pouco de cultura, dar sua participação àquele grande estabelecimento. Ora, um homem desse quilate, um homem que tem um passado admirável, merece todo respeito, merece um crédito de confiança. Acredito na boa intenção, nos nobres propósitos do nosso colega Senador Orlando Zancaner. Mas S. Ex.^a está um pouco apressado, no que tange a produtividade daquela administração, que se encontra no início. Portanto, temos de abrir um crédito de confiança para o prefeito de São Paulo que, sem dúvida, deixará a marca de sua inteligência, de sua capacidade e de seu patriotismo. Também solicito para o governador da Guanabara, ainda, há pouco citado, esse mesmo crédito de confiança, porquanto nosso governador está diante de um grande número de problemas. O Estado da Guanabara está mal aparelhado economicamente. Precisa de recursos. O governador que lá está, o Sr. Chagas Freitas, é um homem

competente, disciplinador, ótimo administrador. S. Ex.^a está no início de sua gestão. Não podemos exigir milagres de uma administração no seu início. O nobre Senador Ruy Santos, em aparte anterior, referiu-se à situação dos esgotos na Guanabara. Na verdade o Governador Chagas Freitas vai bem e há de corresponder à confiança não só dos cariocas, mas de todos os brasileiros. Quero congratular-me com a Casa pelo brilho de seu discurso, nobre Senador Carvalho Pinto, e pela oportunidade de suas palavras.

O SR. CARVALHO PINTO — Muito obrigado a V. Ex.^a pelas palavras tão bondosas e pela valiosa colaboração que traz à minha exposição.

Vejo assim, nesta manifestação quase unânime dos nobres Senadores, que as proposições sérias e construtivas, encontram sempre a mais franca receptividade nos meios políticos responsáveis pelo nosso País. Não é outro o sentido, ainda, das palavras do eminente governador César Cals, quando, em recente homenagem prestada no Ceará ao alcaide paulistano, depois de assinalar o interesse de sua advertência à própria segurança nacional, afirma que:

“o prefeito paulistano reconhece a validade das migrações nordestinas para construção da riqueza de São Paulo, mas as mesmas não poderiam continuar sem uma infra-estrutura adequada, nem planejamento, pois estão provocando a marginalização de grandes contingentes humanos.”

De fato, comungando do mesmo pensamento do eminente governador nordestino, não vejo como das palavras construtivas do prefeito de São Paulo se possa inferir qualquer alusão menos atenciosa para com os nossos irmãos do Nordeste. Coerente com todo um passado de luta contra injustas disparidades sociais e regionais — desenvolvida pela palavra ou pela ação, com modéstia mas no limite das competências diversas em que me tem investido a vida pública — sinto-me à vontade para reafirmar, nesta Casa, que considero o problema do Nordeste como um problema eminentemente nacional, face a cuja solução, a nenhum Estado, a nenhuma região, será lícita uma atitude de indiferença ou de recusa a sacrifícios, ainda que onerosos sejam. (Muito bem!) E posso mesmo, nesta oportunidade, afiançar que, fiel à sua predestinação histórica, não é outro o pensamento do meu Estado, cujos filhos, ligados aos nordestinos por uma profunda afeição, cimentada ao longo de fecundos e comuns esforços desenvolvidos em nosso próprio território, sabem muito bem que além do imperativo de solidariedade humana, a tal orientação os impele a consciência de que a integração do Nordeste é hoje um imperativo

de honra e de dignidade para todos os brasileiros.

O Sr. Milton Cabral — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. CARVALHO PINTO — Com muito prazer.

O Sr. Milton Cabral — Senador Carvalho Pinto, o Nordeste sofre de escassez, e São Paulo, de excesso. Entro neste debate com muito interesse, porque devo minha formação profissional a São Paulo. Lá convivi muitos anos e lá possuo hoje muitos bons amigos. Tudo que acontece em São Paulo me interessa profundamente. V. Ex.^a traz a debate assunto muito importante, o problema relacionado com o desenvolvimento urbano. O desenvolvimento urbano não é problema exclusivo de São Paulo, mas de toda a Nação brasileira. São Paulo é uma comunidade que cresce à razão de 5,4% ao ano, uma taxa superelevada, uma das maiores do mundo. Prevê-se que, em 1980, a Grande São Paulo alcançará a população de 16 milhões de habitantes. Por aí poderemos imaginar a grandeza dos problemas da Capital bandeirante. O prefeito de São Paulo não é somente um simples prefeito. S. Ex.^a é eminente técnico, professor de Engenharia, homem de vida exemplar e um grande patriota. Tenho a certeza de que as palavras de S. Ex.^a tiveram apenas o sentido da advertência. Assim como, há poucos dias, o nobre Governador do Estado de São Paulo, Sr. Laudo Natel, anunciara que o Estado cresceu, neste primeiro semestre de 1971, o elevado índice de 17% no seu desenvolvimento industrial, devemos também aceitar que o prefeito de São Paulo anuncie ao País os seus problemas, as suas deficiências. As grandes metrópoles, as megalópoles que se estão constituindo no Brasil, sobretudo São Paulo e Rio de Janeiro, devem merecer a atenção de todos nós, mormente os que cotidianamente estamos preocupados com os problemas brasileiros. Parabéns a V. Ex.^a, nobre Senador Carvalho Pinto, pelas explicações que presta neste momento. V. Ex.^a faz com que a advertência do prefeito de São Paulo tenha realmente seu sentido reconhecido, não somente por nós, mas até mesmo pelos técnicos. Há poucos dias, aqui, em Brasília, realizou-se um Simpósio de Urbanistas, e todos eles, unanimemente, pediram a maior atenção do Governo federal para o desenvolvimento urbano das nossas cidades. Sugeriram, inclusive, a criação de um Banco de Desenvolvimento Urbano, transformando o atual Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. Portanto, nobre Senador Carvalho Pinto, é com grande satisfação que elogio o brilhante pronunciamento de V. Ex.^a nesta tarde.

O SR. CARVALHO PINTO — Muito agradeço, nobre Senador, o testemunho generoso de V. Ex.^a, que traz ain-

da, com a credencial de quem bem conhece a nossa terra, um depoimento de muita valia às minhas considerações.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro) (Fazendo soar a campainha.) — O tempo de V. Ex.^a está esgotado. Peço que V. Ex.^a conclua as suas considerações e dirijo um apelo aos nobres Senadores para, que se apartarem, o façam rapidamente.

O SR. CARVALHO PINTO — Muito grato, Sr. Presidente.

O Sr. José Sarney — Permite V. Ex.^a um aparte? (Assentimento do orador.) — Nobre Senador Carvalho Pinto, lamento profundamente não seguir a mesma tônica dos apertados dados a V. Ex.^a, justamente porque tenho o Sr. Prefeito de São Paulo na mais alta conta de um excelente homem público, de um homem público das maiores qualidades deste País. Chocaram-me bastante as suas declarações, não aquelas a respeito de que os nordestinos não deviam mais ir para São Paulo — e estas já foram aqui, profundamente repisadas pelo nobre Senador Teotônio Vilela — mas, sobretudo, uma frase de S. Ex.^a: que as condições de vida, aqui, são piores do que as do Nordeste. Sobre tudo, Sr. Senador Carvalho Pinto, porque, para nós do Nordeste, é extremamente lamentável que depois de tantos anos de sensibilização deste País para os nossos problemas, a esta altura, um dos melhores homens públicos do Brasil, que tem as maiores responsabilidades, chegue a comparar a situação de vida de São Paulo com a situação de vida do Nordeste. Isso é um desconhecimento profundo de todo o maior problema do Brasil, que é o do Nordeste — de condições de vida, de renda per capita, de fome, de miséria — problemas tão dramáticos que mereceram do Sr. Presidente da República aquele discurso onde diz que viu a “cara” da fome das populações famintas, acossadas por todos os problemas, e que constituem o sofrido povo do Nordeste. Por isso me chocaram profundamente as declarações do Sr. Prefeito de São Paulo. Acredito que S. Ex.^a irá meditar sobre essas declarações e verificará, sem dúvida, tendo uma visão global do Brasil, que não se pode, absolutamente, comparar a vida de São Paulo à vida do Nordeste, e que nós, nordestinos, não cessaremos na luta de esclarecer o Brasil de que o mais grave problema brasileiro continua sendo o do Nordeste. Devemos recusar o debate de prioridade da poluição acima dos problemas humanos do sofrido Nordeste brasileiro. É, sobretudo, uma tendência que se verifica não só no Brasil, agora aflorando, mas no mundo contemporâneo em que as nações desenvolvidas procuram sensibilizar o mundo, para congelar o poder mundial, chamando a atenção do mundo para o problema da riqueza, desconhecendo o problema

da pobreza. Na ONU, a posição do Brasil foi a de que não adotará uma política de apoio ao congelamento do poder mundial, e que o mundo se restrinja a debater o problema da poluição, das drogas das grandes cidades e o problema das experiências nucleares, congelando o poder mundial, para que o mundo fique como atualmente está, as nações ricas cada vez mais ricas e as pobres cada vez mais pobres. E se, em termos de nação para nação, esta é uma tendência contra a qual o Governo brasileiro se coloca, dentro do Brasil, nós, do Nordeste, devemos não deixar que ela aflore, porque é um desserviço à unidade nacional, porque, por mais graves que sejam os problemas que começam a surgir, a respeito da poluição das grandes cidades, eles jamais podem ser tão graves quanto os problemas da fome e da miséria do povo de outras regiões. Foi por isso que me choquei com as declarações — e respeito o prefeito de São Paulo — choquei-me com as declarações de S. Ex.^a a respeito dessa comparação que não traduz a realidade. Espero que brevemente S. Ex.^a volte atrás. E, para voltar, encontrará o exemplo de um dos maiores homens públicos de São Paulo, quando, também uma vez, errou sobre esse conceito e voltou atrás. Esse homem foi o Governador Carvalho Pinto, que, certa vez — li, na Comissão de Depoimentos sobre o Nordeste —, perguntado se São Paulo devia fazer um movimento em favor do Nordeste, respondeu que os problemas do litoral paulista eram piores do que os do Nordeste; mas, V. Ex.^a como bom homem público, no dia em que se aprofundou no problema — está no depoimento do Senador João Calmon — voltou atrás dizendo que, realmente, reconhecia que não se podia comparar os problemas do Nordeste com os de São Paulo. Como V. Ex.^a, bom homem público, soube reconhecer isso, acredito que o Senhor Prefeito de São Paulo, como grande homem público que também é, deve voltar atrás e não comparar, jamais, os problemas do Nordeste com os de São Paulo. (Muito bem!)

O SR. CARVALHO PINTO — Agradeço, nobre Senador, o generoso conceito com que me honra e a colaboração que traz a este debate. Ocorre-me, contudo, a propósito da interpretação dada às palavras do Prefeito Figueiredo Ferraz, ponderar o seguinte: é evidente que quando S. Ex.^a, no contexto do período, fala em população de São Paulo, não se refere a toda a sua população, e muito menos à sua parcela mais rica ou beneficiária do progresso e do desenvolvimento da Capital; refere-se, como é óbvio, às levas migratórias, que, vindo do interior de São Paulo ou de outros Estados, estão marginalizadas num instante em que, não havendo empregos na extensão das necessidades acrescidas, são elas levadas ao

desespéro, à fome, à miséria, à delinquência, como estou procurando evidenciar numa exposição que provavelmente V. Ex.^a não tenha ouvido desde o início.

E poderia lembrar, neste instante, um expressivo depoimento prestado pelo Padre Leuret, após pesquisas e observações sobre o problema das grandes cidades, na Ásia, na África e na América Latina. E no livro, se não me engano intitulado "Suicídio ou Sobrevivência do Ocidente", que ele focaliza com seu conhecido vigor analítico, essa situação dos que, inconformados ou desesperados, largam o interior em busca de melhores condições na grande cidade, onde os esperam, às vezes, trágicas decepções. É a massa dessa forma agregada mas realmente marginalizada nas cidades que se quer referir, evidentemente, o Prefeito Figueiredo Ferraz, quando diz que suas condições de vida são inferiores às do Nordeste, nas suas áreas mais sacrificadas.

No tocante à referência feita por V. Ex.^a a observações de minha autoria e suposta retificação posterior, o que me recordo é que, quando no Governo de São Paulo pude verificar a existência em zona extremamente pobre do litoral, de uma renda per capita inferior à do Nordeste, aquela ao nível de 35 dólares e esta acima de 40. De forma alguma, entretanto, nessa simples constatação objetiva, subestimei as agruras do Nordeste, pois, na verdade mantinha níveis de renda extremamente abaixo do desejável. Não haveria assim, nada a retificar a esse respeito, o que sem dúvida faria tranquilamente, se tivesse ocorrido algum erro ou impropriedade ou injusta apreciação de minha parte. Com essa observação quis, apenas, assinalar a existência, até no meu próprio estado, de uma situação igualmente reclamante de amparo oficial, o que, na hipótese, naturalmente estava sob minha responsabilidade, como Governador. E, efetivamente, nem eu nem meus sucessores, se descaram do problema, mas, como é óbvio, sem que o cumprimento desse restrito e irrecusável dever funcional importasse em qualquer desinteresse pelo angustiante e mais grave problema do Nordeste. Tratava-se, também, de gritante disparidade econômica, dentro da mesma região, e merecedora, igualmente, da ação reparadora do Poder Público, o que, no combate à injustiça e à miséria, deve estar sempre presente, onde quer que elas ocorram, seja à distância, seja nas suas proximidades.

O Sr. José Sarney — V. Ex.^a há de me perdoar, porque, na realidade, li, na Comissão de Inquérito sobre o Nordeste, esse ponto de vista de V. Ex.^a, que achei extremamente honroso para a grande figura de homem público que é V. Ex.^a, reconhecendo que, realmente, não haveria jamais

um termo de comparação, porque, se as nações desenvolvidas, se os Estados desenvolvidos forem chegar ao perfeccionismo tal, que a renda per capita de todos seus habitantes seja de determinado nível, para que eles se sintam com obrigação, em termos nacionais, com seu País e, em termos internacionais, com a humanidade, jamais eles chegariam. Se esse argumento fosse válido, o índice de renda per capita do Bairro de Queens, em New York, de Brichard, grande cidade americana, é muito menor do que, talvez, esse de São Paulo. E se os Estados Unidos fossem esperar que todos os homens do seu país tivessem o mesmo índice per capita, eles jamais chegariam a se aventurar com o dever de ajudar a humanidade, e portanto nós também achamos agora que São Paulo, que cresceu com o Brasil, não deve esperar que todos os seus habitantes tenham o mesmo índice per capita para se sentir no dever de correr conosco o risco do desenvolvimento nacional. Isto eu acho que é uma tese errônea, porque todo o País deve crescer. E São Paulo não deve olhar por detalhes de pequenas localidades suas...

O SR. CARVALHO PINTO — De forma alguma eu disse isso. V. Ex.^a está entendendo mal as minhas palavras.

O Sr. José Sarney — ... de pequenos problemas internos, para que ele possa depois se sentir no dever de ajudar o Brasil, de ajudar o Nordeste. O problema do Nordeste, Sr. Senador Carvalho Pinto, é muito mais sério do que tudo isto. As populações que hoje chegam a São Paulo, para morrer de fome naquela cidade, são precursoras daquelas que nem chegaram a caminhar porque o Nordeste tem — está lá no Relatório da UNESCO — uma coisa que para o Brasil é terrível — o 7.º lugar em mortalidade infantil. Cento e dezesseite crianças em cada mil crianças não podem nem ir para São Paulo, porque nasceram no Nordeste e morrem lá. O problema é o mais grave do Brasil.

Eu não estou inovando. Estou de acordo com a política do Governo Brasileiro, nas Nações Unidas, de que nós não devemos subestimar os problemas das grandes cidades, como o da riqueza do povo, desconhecendo os problemas humanos do desenvolvimento econômico e psicológico, isto é, a posição do Brasil, dizendo que o Brasil não admite ficar discutindo na ONU a poluição, transformando-a em um fórum exclusivamente técnico, para se esquecer os problemas muito mais sérios e muito maiores.

Acredito que falo em nome de uma região, e aí, parece, é que me chocou — acredite, nobre Senador Carvalho Pinto — que me chocou, porque reconhece, depois de uma longa luta de todos nós para sensibilizar esse pro-

blema sobre o Nordeste, o homem do terceiro cargo público do Brasil, que é o prefeito de São Paulo, dizer que os problemas de São Paulo são piores do que os do Nordeste, quaisquer que sejam eles, porque nos dá forças e necessidade de dizer a este País que o problema Nordeste continua sendo o pior problema nosso e que todos nós temos o dever de colocar em primeiro lugar, acima do da poluição e de qualquer outro problema, porque este é o verdadeiro problema do Brasil e do seu futuro.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro) — Peço a gentileza de o Sr. Senador Carvalho Pinto concluir a sua oração, e aos Srs. Senadores que tenham paciência, por causa do Regimento, que deixem S. Ex.^a concluir o seu discurso.

O Sr. Orlando Zancaner — V. Ex.^a permite um aparte?

O SR. CARVALHO PINTO — Vou responder às observações que acabam de ser feitas, após o que, V. Ex.^a terá novamente oportunidade de me apartear.

Quero registrar, ainda, que de forma alguma declarei que São Paulo em algum tempo houvesse esperado resolver os próprios problemas, para então se voltar aos dos outros Estados, pois isso significaria negar uma evidência histórica, ignorando a invencível vocação de brasilidade dos paulistas e o seu desvelado interesse por toda a pátria brasileira, sem nunca medir sacrifícios de qualquer espécie. Quero assinalar ainda que a nossa orientação sempre foi a mesma que, com senso de responsabilidade e espírito panorâmico, o atual Governo expõe nas suas Metas, onde igualmente se preocupa com os problemas sociais e econômicos de todo o País, tanto aqueles pertinentes ao sofrido homem das regiões áridas como aqueles próprios dos desgraçados que as grandes urbes cruelmente marginalizam, na sua contrastante opulência. E folgo, finalmente, em verificar que V. Ex.^a corrobora com as palavras que há pouco proferi, reafirmando que o problema do Nordeste é dos mais graves do País e que sua solução deve constituir ponto de honra para todos os brasileiros.

Prosseguindo, Sr. Presidente, e me encontro apenas em meio da exposição que desejo desenvolver, interrompido que fui pelos honrosos apartes dos nobres companheiros, queria assinalar, nesta altura, exatamente essa nunca desmentida disposição de São Paulo de levar a sua desinteressada colaboração a todas as regiões do País. Nesse sentido têm sido os esforços das nossas autoridades, no âmbito limitado, é verdade, de suas atribuições, mas no empenho ilimitado de servir à causa comum da unidade e do engrandecimento nacional. É dentro dessa orientação superior que recebe São Paulo a todos os brasileiros que o

procuram, notadamente aos nordestinos, que em larga escala já se fundem em nossa própria estrutura familiar e amplamente se radicam numa comunidade marcada pelo mais franco, aberto e ecumênico espírito de solidariedade humana. E é exatamente por fidelidade a essa orientação que se preocupam as nossas autoridades municipais em disciplinar o crescimento desordenado de uma metrópole, cujo gigantismo já lhe subtrai condições indispensáveis a uma vida humana para todos os seus habitantes, notadamente àqueles que a honram com sua espontânea preferência.

O Sr. Orlando Zancaner — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. CARVALHO PINTO — Novamente, ouço o aparte de V. Ex.^a

O Sr. Orlando Zancaner — Nobre Senador Carvalho Pinto, V. Ex.^a deve ter lido, ainda há poucos dias, no conceituado jornal da nossa Capital, **O Estado de São Paulo**, um artigo de fundo, um editorial, em que o articulista mencionava o total desentrosamento da Prefeitura de São Paulo com os concessionários de serviço público. E se V. Ex.^a que, ainda há pouco, se referia ao abandono da zona rural pelo homem que procura a grande capital, é preciso, sim, fazer aquilo que o Presidente da República está fazendo, hoje; que o administrador local se inspire no Presidente Médici, ao criar os grandes pólos de atração em toda a Nação brasileira. Se São Paulo não está fazendo isto, se os dirigentes da Prefeitura e do Estado, não estão realizando esta obra, de fazer com que a indústria caminhe para o interior, que fixe o homem, que não tem a mão-de-obra especializada no interior do nosso Estado, é evidente que continuaremos a agravar os nossos problemas. E, Sr. Presidente, somente temos encontrado no Prefeito da Capital a constatação desses fatos: nenhuma medida, nenhuma demonstração para a solução desses problemas. Apenas está a reclamar constantemente, em entrevistas, que São Paulo precisa efetivamente parar, para equacionar os seus problemas, aqueles que indiscutivelmente afligem a população. Assim, V. Ex.^a há de convir conosco, que o problema vai-se agravando. São Paulo não pode parar, não, Excelência! São Paulo não pode esperar um Prefeito equacionar os seus problemas. É preciso, sim, crescer imediatamente, para, efetivamente, ter condições de receber não os 200 mil por ano que afluem à Capital de São Paulo, mas sim quase 300 mil, a fim de que, indubitavelmente, ela tenha condições de atender à população que para lá vá. V. Ex.^a há ainda de convir que ninguém há de parar São Paulo. São Paulo está na integração nacional. Pode o nobre Senador José Sarney permanecer tran-

qüilo. Defendemos aquilo que efetivamente deve ser defendido por todos os brasileiros: a integração nacional. Não queremos nos tornar um Estado insulado dentro do continente brasileiro. Os problemas do Nordeste são os nossos grandes problemas e haveremos, sim, neste Senado e neste País, de criar condições — como o está fazendo o Presidente da República — de constituir pólos de atração para fixação do homem do Nordeste. Antes disso, nobre Senador Carvalho Pinto, São Paulo terá, efetivamente, de oferecer condições — aquelas que propugnamos — para dar a sua contribuição ao grande desenvolvimento nacional.

O SR. CARVALHO PINTO — Prosseguindo, Sr. Presidente, devo abordar um outro aspecto das críticas feitas às declarações do Sr. Prefeito.

Para quem conhece o seu espírito progressista, jamais se poderia admitir, um sentido negativista, na interpretação de suas palavras. Parar o crescimento desordenado não significa a paralisação do crescimento sadio, equilibrado, humano e atento a todas as realidades nacionais. São Paulo não pode parar, é certo; mas não é só São Paulo-Capital, é todo São Paulo e é, sobretudo, o nosso Brasil, que reclama maior disseminação do dinamismo em certas áreas concentrado, a fim de que um sentido de progresso generalizado e homogêneo, venha a marcar, na medida do possível, a arrancada de uma grande nação, que tem consciência do imperativo de sua unidade e onde não há lugar para discórdias, discriminações ou privilégios de qualquer natureza.

O combate a injustas disparidades regionais — que não pode ser entendido apenas no sentido das disparidades inter-regionais, mas também no das intra-regionais —, e que constitui uma marcante preocupação do Governo do Presidente Médici, não obedece apenas a inspirações humanitárias mas se há de orientar também sob os critérios de eficiência, que contra-indicam as megalópolis e aconselham a distribuição racional dos núcleos urbanos, em função de objetivos superiores de segurança, de desenvolvimento econômico e de bem-estar social. Não é outra a recomendação do urbanismo contemporâneo e não é outra a prática, já há anos levada a efeito noutros países, sobretudo naqueles onde a estrutura socialista facilita a disciplina dos direitos individuais. Mas, mesmo nos estados democráticos, através de processos outros — como os juridicamente contidos no poder de polícia e nos estímulos financeiros —, se encontram elementos suficientes a preservar as populações dos males do gigantismo urbano, sem comprimir, de forma alguma, as suas naturais e saudáveis tendências associativas.

Em São Paulo mesmo, quando nos foi dado pelo povo o privilégio de gerir os seus destinos, não foi outro o sentido do Plano de Ação do Governo. Ao longo de uma orientação aberta a todas as regiões — inclusive a da própria Capital, onde, para suprir aos seus já graves reclamos, concentramos nada menos que 40% dos recursos estaduais — procuramos então desenvolver uma política descongestionante, a longo prazo, dos centros superindustrializados. E, seguindo os ensinamentos de um dos maiores urbanistas de nosso tempo — aquele cujo descortino e previdência salvaram a capital paulista de uma situação que hoje talvez fôsse catastrófica, o inesquecível Prestes Maia —, assim nos referimos no 2.º Plano de Ação do Governo, ao problema da Capital:

“Tendo em conta a sua estrutura praticamente monopolizadora, deverá o Estado promover o desenvolvimento de centros secundários, a fim de que eles propiciem à população a que servem, a satisfação de todas as suas necessidades econômicas (trabalho, comércio, bancos etc.) e sociais (educação, cultura, esportes, recreação e saúde). Essas unidades secundárias, pela sua densidade demográfica, poderão dispor daqueles equipamentos em nível satisfatório, e, pela sua pequena área, propiciarão menos tempo de deslocamento para a satisfação de necessidades e maior integração social. O desenvolvimento dessas unidades, integradas em um todo orgânico, proporcionarão ao Aglomeramento paulistano todas as vantagens culturais e econômicas que possa ter um agregado urbano de tal dimensão.”

Infelizmente, o fascínio das grandes concentrações — fenômeno universal, agravado pela valdade indígena e pela inexistência de mentalidade de planejamento das elites dirigentes, não permitiu o fortalecimento em nosso País dessa política descentralizadora, cujo campo, por certo, transcende do âmbito limitado da ação municipal, reclamando, com perseverança e visão, medidas executivas e normativas de alçada superior.

Hoje, o problema — já com índices mais agudos — se insere no quadro das preocupações oficiais, e é no atual Plano Urbanístico Básico de São Paulo, em boa hora organizado pelo saudoso Prefeito Faria Lima, que encontramos a seguinte recomendação: “Contribuir para a melhor distribuição da população e das atividades econômicas no País, participando dos planos de desenvolvimento com esse objetivo de nível estadual e nacional”.

Assiste toda razão, portanto, aos que apontam o processo de descentralização urbana como indispensável a uma maior eficiência das administrações locais, na irrecusável solução dos pro-

blemas humanos que afligem os habitantes dos grandes centros demográficos. E essa solução, na verdade, só pode ser encontrada através de um planejamento consciente, que não se impressione, apenas, com a superficialidade física das cidades monumentais, mas desça às profundas raízes econômicas e sociais que alimentam a materialização urbana das concentrações demográficas.

É, ademais, o caminho que, em suas linhas gerais — passíveis embora de particularização no tocante ao fenômeno urbano —, vem palmilhando o Governo Federal, ao promover, com corajosas e descortinadas iniciativas, como a Transamazônica, o Prorural, o Proterra, o estancamento da sangria desordenada dos campos, através da valorização do interior, da fixação do homem à terra, do aumento da produtividade agrícola.

Acredito, a esta altura das minhas considerações — que procurei conduzir de forma objetiva e num sentido construtivo — já se tenha evidenciado uma orientação inteiramente discordante dos conceitos recentemente expedidos nesta Casa, a propósito de declarações do Prefeito Figueiredo Ferraz, pelos meus ilustres companheiros de representação política, os Senadores Teotônio Vilela e Orlando Zancaner.

Dispensável e descabida seria, por conseguinte, uma remissão particularizada às respectivas arguições, provocadas, no meu entender, por errônea interpretação da entrevista comentada. Mas, sem embargo do mais alto apreço e admiração que dedico ao eminente representante de Alagoas, devo consignar, por uma imposição de consciência, que de forma alguma posso aceitar as injustas acusações feitas ao povo de minha terra e que, no plano emocional onde se colocam, não ensejam uma análise isenta, construtiva, e, sobretudo, submissa aos profundos sentimentos de afeição e de solidariedade que os paulistas devotam a todos os seus irmãos do Nordeste.

Prefiro, por isso — certo de que melhor estarei servindo, ainda que com modéstia, aos interesses nacionais sob nossa responsabilidade —, aproveitar-me da oportunidade em que, sob ângulos diversos, se mencionaram aspectos dos grandes centros metropolitanos ou de desníveis regionais, para a focalização impessoal de uma problemática mais ampla, que afeta a toda a estrutura social e econômica do País.

Não pode a Nação, neste instante em que um sopro de renovação, sob a liderança do Presidente Médici, varre as suas estruturas político-administrativas, ignorar a seriedade do problema urbano e a necessidade de medidas disciplinares e preventivas, na salvaguarda de melhores condições de vida para a população, ora

enganjada em vigoroso esforço desenvolvimentista.

Ainda há pouco tempo, num dos mais lúcidos documentos contemporâneos, levando a público, pela primeira vez, suas preocupações com o problema urbano, teve a Igreja oportunidade de afirmar, na *Octogésima Adveniensi*:

“Neste crescimento desordenado, novos proletariados começam a aparecer. Instalam-se no coração das cidades que os ricos por vezes abandonam; ou então acompanham nos arrebalde, molduras de miséria, que começam a importunar, numa forma de protesto ainda silenciosa, o luxo demasiadamente gritante das cidades do consumo e do esbanjamento. Assim, em lugar de favorecer o encontro fraterno e a entreadada, a cidade, pelo contrário, desenvolve as discriminações e também as indiferenças; ela presta-se para novas formas de exploração e de domínio, em que uns especulam com as necessidades dos outros, disso auferindo lucros inadmissíveis. Por detrás das fachadas escondem-se muitas misérias, ignoradas mesmo pelos vizinhos do pé da porta; outras estabelecem-se onde sobra a dignidade do homem: delinqüência, criminalidade, droga, erotismo etc.”

Lamentavelmente, entretanto, o desaparelhamento oficial para coibir esse estado de coisas, se faz sentir mais precisamente nos centros de mais perigosa promiscuidade urbana. É uma das conclusões de judicioso estudo técnico, publicado na *Revista Brasileira de Estudos Políticos de Belo Horizonte*:

“As cidades que funcionam como pólos de atração populacional estão desorganizadas e despreparadas para acolher seus novos habitantes. De um modo geral, faltam serviços públicos, como abastecimento de água, rede de esgotos, energia elétrica, comunicações, pavimentação de ruas, transportes etc., bem como os equipamentos de natureza social — rede hospitalar, estabelecimentos de ensino nos diversos níveis — para não se falar na maior deficiência: o mercado de trabalho pouco elástico.”

“A era industrial”, observa João de Scantimburgo n’ *O Apogeu da Megalópolis*,

“produziu o monstro urbano, e dele não podemos nos libertar, não obstante os esforços, não raro heróicos, que governos, filósofos, sociólogos, urbanólogos, arquitetos, artistas, põem na quebra desse tipo de alienação, sob cujo peso se vai transformando

a civilização e adquirindo outra fisionomia a cultura herdada do passado. Cidades construídas, na linha de outro espírito do que o dominante em nosso tempo, sem plano, agigantando-se às dimensões megalóliticas de hoje, engendraram tamanhos problemas em seus limites, que não vemos onde encontrar a chave para resolvê-los."

E depois de assinalar, com base na análise de Gaston Bardet, em *Le Nouvel Urbanisme*, que fogem às cidades à sua missão precipua, transfigurando-se "em grandes áreas de desorganização", conclui:

"É o que observamos em São Paulo, cidade com a qual temos contato diário; é o que temos observado, no mundo, nas grandes capitais, as megalópolis desafiadoras do nosso atribulado tempo, o tempo da aflição, da angústia, da intranquilidade, do mal-estar."

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

O SR. CARVALHO PINTO — Com muita satisfação.

O Sr. Flávio Brito — Nobre Senador Carvalho Pinto, como homem radicado em São Paulo, pois pertence há 35 anos à Cooperativa Agrícola de Cotia, não podia deixar de sentir também — depois de conhecer homens como V. Ex.^a, que como Governador foi o primeiro que saiu com um plano de ação dando estrutura à agricultura e serviu para o início de uma reforma agrária brasileira; e sendo eu também ligado à agricultura, que representa o suporte daquela Capital — digo, meu caríssimo mestre, que me decepcionei com o Prefeito Figueiredo Ferraz. Isto porque estava habituado a homens de coragem como V. Ex.^a, que assumiu o Governo do Estado com os mesmos problemas e os enfrentou sózinho, procurando, com a sua equipe, lançar as bases daquela estrutura e elevar o Estado de São Paulo ao ponto em que ele hoje se encontra, apesar de nós, nortistas, sabermos que o Amazonas manda muito mais dinheiro para São Paulo do que recebe de São Paulo. Estávamos também habituados a ver homens como o Prefeito Prestes Maia, como o Prefeito Paulo Maluf, como o saudoso Prefeito Faria Lima, que resolveram os problemas ou, se não resolveram, ficaram quietos, sofrendo, mas não deram este alarme, não nos deram esta preocupação, não quiseram fazer um muro para que nós do Nordeste ficássemos pensando mal de São Paulo. Estive há poucos dias em São Paulo, quase como um pedinte, e recebendo daquele povo generoso 70 mil toneladas de alimentos para os ribeirinhos, os nossos irmãos do Amazonas. E digo de coração: fi-

quei triste com a entrevista do Prefeito Figueiredo Ferraz.

O SR. CARVALHO PINTO — Mais uma vez sou profundamente grato, nobre Senador, pelas palavras bondosas a mim dirigidas.

Quanto às suas observações, tenho certeza de que V. Ex.^a, com seu critério, com seu bom-senso, e com sua isenção de espírito, lendo a entrevista com maior atenção no seu contexto integral e, ainda, à luz dos esclarecimentos prestados pelo eminente Prefeito paulistano, há de convencer-se de que a interpretação acertada é aquela que estou registrando nesta Casa, que mereceu, como se está vendo, a sua confirmação quase unânime, que foi reconhecida pelos Governadores de Pernambuco, do Ceará e que tão bem foi ressaltada pela maioria da nossa imprensa, em expressivos editoriais como os constantes do *O Estado de São Paulo*, da *Folha de São Paulo*, do *Diário Popular*, de *O Dia*, de *O Globo*, do *Jornal do Brasil*, dos *Diários Associados*, e outros.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro) — Pedimos aos Senadores que deixem o Senador Carvalho Pinto concluir o seu discurso.

O SR. CARVALHO PINTO — Agradeço o apelo de V. Ex.^a, Sr. Presidente, assim como a tolerância de tempo. Conquanto me sejam profundamente honrosas as intervenções dos nobres Colegas, que tão preciosa colaboração trouxeram à minha exposição, de outra forma não conseguiria terminá-la, dado o adiantado da hora.

POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

7 — Não foram outros ainda os motivos que levaram, em 1967, o Instituto Brasileiro de Administração Municipal, em substanciosa exposição feita ao então Presidente Costa e Silva, a apelar para a "formulação de uma política nacional de desenvolvimento urbano e para a implantação de um sistema nacional para o planejamento do desenvolvimento municipal integrado", sob a alegação de que "se alguns dos problemas mais agudos do Brasil atual estão no campo, a verdade inelutável é que o futuro de nosso País está nas cidades".

O assunto não foi descurado pela administração federal e já no próprio *Plano Estratégico de Desenvolvimento*, se asseverava que "a extensão geográfica do território brasileiro, a organização político-administrativa do País e as experiências já iniciadas em alguns Estados indicam a necessidade de se implantar, ao lado da formulação de diretrizes gerais para o desenvolvimento urbano, um sistema de planejamento local integrado"; se preconizava "a realização de estudo

básico para o processo de urbanização no Brasil, capaz de fornecer os subsídios necessários à formulação de uma política Nacional de Desenvolvimento Local e Urbano, que vise entre outras metas ao estabelecimento de uma estratégia para orientar os investimentos públicos e privados no âmbito urbano, aumentando-lhes a rentabilidade, particularmente no que concerne as inversões de capital social básico"; e se propunha, afinal, a criação, — entretanto não efetivada —, de um Instituto Nacional de Desenvolvimento Urbano e Local (INDUL), ao qual caberá estudar e propor bases para formulação da política nacional de desenvolvimento urbano e desenvolvimento local e coordenar a aplicação dessa mesma política.

Ao mesmo espírito de ampla descentralização obedecem as "Metas e Bases" do atual Governo, onde, ao lado da atenção dada às regiões metropolitanas do País, se encarece a prioritária necessidade de aceleração do desenvolvimento do Nordeste, da integração econômica da Amazônia e do revigoramento das áreas debilitadas pela atração dos pólos florescentes, Minas, Espírito Santo, etc. ao longo de uma evolução que, gradativamente, vá articulando as decisões federais e estaduais numa política geral e integrada.

Na mesma ordem de considerações o recente Seminário de Desenvolvimento Urbano e Local, realizado em Brasília em julho próximo passado, por convocação do SERFHAU, fixou conclusões e recomendações que, pelo seu maior interesse, precisam ser reavivados:

"a) A política Nacional de Desenvolvimento Urbano deverá integrar-se positivamente, tanto em seus aspectos sociais e econômicos, como em seus aspectos físico-territoriais e administrativo-institucionais, dentro do processo de desenvolvimento nacional;

b) dentro da problemática do País, destacam-se os aspectos relativos à ocupação do território e à concentração em áreas metropolitanas, os quais não devem ser tratados isoladamente, mas como parte de um contexto global. Embora se reconheça a urgência de seu equacionamento, não se deve esquecer as relações de causa e efeito que caracterizam as funções urbanas do processo de desenvolvimento nacional;

c) os Ministérios do Interior e do Planejamento e Coordenação Geral promovem todas as medidas necessárias à formulação, adoção e implantação de uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Particularmente se sugere seja incluído no próximo Plano Nacional de Desenvolvimento um

Programa pertinente, dotando-o dos recursos necessários à sua efetivação."

8 — É, como se vê, na seqüência de estudos ou iniciativas de maior seriedade, o amadurecimento natural de um pensamento que a realidade política contemporânea não pode ignorar.

A meu ver, tanto quanto a reforma agrária, a reforma urbana se torna imprescindível, dentro de uma mesma inspiração de justiça social, de segurança e de desenvolvimento econômico. Uma reforma que reintegre a cidade na sua precípua missão de servir à criatura humana, atenta aos seus naturais anseios de bem-estar, de progresso, de compreensão afetiva e de afirmação espiritual. Uma reforma que, recondicionando as metrópoles, não permita venha a cidade, nascida sob a inspiração do espírito agregativo do homem, venha a conduzi-lo, paralelamente, como assinou o Sumo Pontífice, a "uma nova forma de solidão, não já a frente uma natureza hostil que ele levou séculos a dominar, mas no meio da multidão anônima que o rodeia e onde ele se sente como um estranho".

Uma reforma que, com largueza e eficiência, melhor se deveria inserir numa revisão constitucional, quando oportuna, mas que desde logo se poderia afirmar, através da lei complementar prevista no art. 104 da Constituição Federal, completada pelo poderoso instrumental de estímulos fiscais, amparo financeiro e apoio administrativo de que dispõe o Estado contemporâneo. Uma reforma enfim cuja iniciativa não caberia nas limitações constitucionais do Poder Legislativo, mas que, na esteira do pensamento renovador do atual Governo da República, — ao qual dirijo o meu apelo — encontraria plenas condições de compatibilidade ideológica e de exequibilidade administrativa, dentro daquilo que se está tornando premente na disciplina legal do nosso crescimento — uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. (Muito bem! Muito bem! Palmas prolongadas. O orador é muito cumprimentado.)

RELATÓRIO

Do Sr. Onaldo Xavier de Oliveira — Representante dos Produtores de Cacau do Brasil — da XVI Assembléia da Aliança dos Países Produtores de Cacau, realizada no período de 17 de maio a 1.º de junho de 1971, em Abidjan, Costa do Marfim, na África, e Genebra, Suíça, na Europa, que se publica nos termos do Requerimento número 139/71, de autoria do Senador Nelson Carneiro, aprovado na Sessão de 13-8-71.

Relatório do Representante dos Produtores na XVI Assembléia da

Aliança dos Países Produtores de Cacau.

Senhor Presidente do Conselho Consultivo dos Produtores de Cacau.

Tendo sido designado para integrar a delegação brasileira, venho apresentar ao Conselho Consultivo dos Produtores de Cacau as observações e atividades relacionadas com a participação na XVI Assembléia da Aliança dos Países Produtores de Cacau e em outras reuniões onde se discutiram assuntos correlativos e de interesse dos produtores de cacau, como desdobramento das atividades da Aliança, no período de 17 de maio a 1.º de junho de 1971, nas cidades de Abidjan, Costa do Marfim, e Genebra, Suíça.

REUNIÃO DOS DIRETORES DE VENDAS

Como acontece desde 1968, as Assembléias são precedidas por reuniões ordinárias dos Diretores de Vendas dos países membros da Aliança. Esta última se realizou no período compreendido entre 17 a 19 de maio, com seis sessões. Como de praxe, sob a presidência do país anfitrião, que indicou o Sr. René Anani para dirigir os trabalhos. Presentes os Srs. A. Osihinibi e D. Kanga que lhe secretariaram, e o comparecimento de todos os países. Foi discutida uma Agenda de nove itens. A delegação brasileira estava composta dos seguintes membros: Hélio Nicolau Martins, da CACEX, como Chefe da delegação; José Antônio de Macedo Soares, do Ministério das Relações Exteriores; Bernardo Kaufman, da COMCAUBA; e o subscritor deste.

Relacionarei os principais assuntos discutidos, tais como: **Questões ainda pendentes da Reunião Extraordinária dos Diretores de Vendas** que fora realizada em abril deste ano, em Acra. Os ânimos, que estiveram tensos naquela reunião, se acalmaram, com uma carta do Governo de Gana, apresentada nesta. O Secretariado havia sido recomendado em abril, em Acra, a escrever ao Governo de Gana, traduzindo a preocupação dos delegados daquela reunião pelo fato do agente de vendas de Gana, em New York, ter iniciado as vendas antecipadas de cacau da safra 71/72, contrariando os entendimentos havidos anteriormente, isto é, que todos os países se comprometiam a não fazer vendas antecipadas antes daquela reunião de abril. Na carta do Governo de Gana está dito o seguinte: "apesar das decisões tomadas pelos diretores de vendas na reunião extraordinária de fevereiro de 1971, em Acra, ocorreu este incidente, que foi involuntário, e se originou de um mal-entendido na parte de agentes que acabavam de ser nomeados". Acrescenta que "quando soube que os agentes haviam vendido cacau da nova safra 71/72, contrarian-

do as decisões tomadas, mandou cessar as vendas, o que foi feito imediatamente". Termina a carta dizendo de sua atenção pela necessidade de uma cooperação confiante entre os Governos-Membros da Aliança, que no futuro nada será feito que contrarie as decisões tomadas em conjunto e "que o Governo de Gana pede desculpas, em nome do Cocoa Marketing Board e de seus agentes, pelo erro cometido, desejando expressar que no futuro isto não se repetiria mais". A respeito do Governo de Gana satisfiz a todos, inclusive a Costa do Marfim que teria sido o seu mais forte acusador.

Trocas de informações entre os Países-Membros: Em anteriores reuniões alguns representantes, liderados pelo do Brasil, têm manifestado suas preocupações pela falta de objetividade na transmissão de informações que não tem trazido qualquer benefício na orientação da política de vendas. A falta de dados, por outro lado, tem tolhido ao Secretariado de cumprir um dos setores de cooperação prevista na Carta da Aliança. Essas trocas de informações, conforme anteriores compromissos, seriam hebdomadárias e serviriam para orientar a política de vendas de cada país e possibilitar o exame da evolução da economia caçueira no conjunto, permitindo a cada membro conhecer os fatores susceptíveis de influenciar o mercado de cacau. A importância dessas trocas de informações podem ser explicadas por três aspectos: 1) durante todo o ano, o mercado é sensibilizado por toda sorte de informações, rumores, declarações etc., sejam originadas de países produtores ou de países consumidores, possibilitando uma constante especulação baseada em dados que nem sempre correspondem à realidade; 2) o Secretariado da Aliança, que é o porta-voz da organização, deve estar bem informado para poder desmentir ou confirmar toda publicação feita por terceiros. Por outro lado ele deve ter obrigação de transmitir aos outros membros todas as informações recebidas. O Brasil tem sido um exemplo a ser imitado, pois presta informações regulares, dentro dos prazos combinados; 3) as relações entre produtores e consumidores devem ser as mais confiantes possíveis. Toda desconfiança, de um lado ou de outro, gera condições nefastas nos negócios de cacau. Os rumores, que não são mais do que conjecturas, têm uma influência muito grande nas atividades especulativas das Bolsas. Em virtude disto, e sendo muito difícil suprimir esses rumores, seria conveniente que cada país produtor verificasse a natureza das informações que ele deseja ver publicadas, de tal sorte que elas venham a influenciar nos preços e no interesse dos países associados. Um dos dados mais examinados nas Bolsas é a quantidade de cacau comprada, semanalmente,

pelos organismos existentes nos países africanos, a qual permite uma previsão de safra. É um artifício, comumente usado, que, baseado em estatísticas, permite se conhecer a previsão das safras africanas. Por exemplo, ao saber-se das compras hebdomadárias feitas aos agricultores pelo Cocoa Marketing Board, de Gana, verifica-se que após a 5.^a semana já se comprou 10% da safra; na 11.^a semana, 50%; e após a 17.^a semana, 90% da safra principal. Ao longo dos anos, estes dados têm sido um elemento de avaliação inestimável. Quando da primeira reunião em Salvador, em 1968, os Diretores de Vendas se comprometeram a trocar as seguintes informações estatísticas: a) compras mensais; b) vendas mensais, com indicação do preço médio; c) os embarques mensais. Posteriormente, alguns países declararam que, por certas razões administrativas internas,

não poderiam fornecer aqueles dados. Camarões era o mais faltoso de todos. Em outubro de 1970, em Brasília, decidiu-se que bastariam as quantidades de cacau compradas semanalmente. Apesar da simplificação, Nigéria, Camarões e Togo não têm fornecido as informações, com regularidade. Depois de muita discussão e por ter-se conhecimento de que todos os países se encontravam, agora, capacitados para darem, com regularidade, as informações, combinou-se remeter ao Secretariado os seguintes dados: 1) compras semanais de cacau em amêndoas; 2) quantidade do cacau vendido mensalmente para ser industrializado no próprio país; e 3) quantidade de amêndoas vendidas para exportação.

Situação das Vendas do Temporão:

São os seguintes os números apresentados:

PAISES	Estimativa de produção / toneladas	Vendas		SALDO
		p/exportar	p/ indústria	
Brasil	106.000	15.000	21.000	70.000
Camarões	12.000	—	—	12.000
Costa do Marfim	20.000	3.000	2.000	15.000
Gana	36.000	9.424	9.652	17.924
Nigéria	20.310	15.240	—	5.080
Togo	4.000	—	—	4.000

Política de Vendas da safra 71/72 com uma proposta do Secretariado de introduzir um sistema de quotas de vendas: Na reunião extraordinária dos Diretores de vendas realizada em fevereiro deste ano, foi recomendado ao Secretariado examinar detalhadamente a possibilidade de se introduzir um contingenciamento de vendas para a safra 71/72. A limitação das medidas que se pretende adotar, seja pelo estado atual da falta de recursos financeiros da Aliança, seja pela inexistência de uma estrutura adequada em cada país para enfrentar os possíveis excedentes de produção, foram salientadas no documento apresentado pelo Secretariado. O sistema proposto, que acabou sendo aceito (deixando para um posterior exame a questão dos excedentes) se baseia num sistema de quotas de vendas e que entrará em vigor a partir de 1.^o de julho, data a contar da qual podem começar as vendas antecipadas da safra 71/72. Costa do Marfim queria um sistema de quotas de exportação. Ficou acertado o seguinte: as vendas destinadas à exportação deverão ser comunicadas ao Secretariado (no caso de vendas antecipadas deve ser comunicada a data do embarque) e este transmite as informações recebidas a cada um dos países-membros. As vendas antecipadas, durante os dois últimos trimestres do ano-safra, isto é, o 3.^o começando em 1.^o de abril e o 4.^o findando em 30 de setembro, não deverão representar, para cada país,

mais de 40% da média da produção dos 6 últimos anos. Para o Brasil seriam somente 20%, já que as duas colheitas Temporão e Safra se equivalem. O Brasil havia proposto 30% para os demais e se satisfazendo com 20%, mas encontrou da parte de Gana séria oposição. Gana fechou a questão nos 40%, alegando que era percentual abaixo da tradição de sua prática de vendas. O Brasil conciliou, exortando-o para que apoiasse a modificação para 30% no próximo ano. Camarões apoiou. O Brasil propôs uma revisão no início da futura reunião da Aliança, em março de 1972. Costa do Marfim apoiada por Camarões recomendou a revisão, ainda neste ano, do sistema de quotas, caso aquele percentual influísse desfavoravelmente no Mercado. Concordou-se que, na próxima reunião do mês de setembro (e se esta for retardada, em outra reunião extraordinária que seria convocada no começo do ano-safra, 1.^o de outubro), os Diretores de Vendas procederiam uma estimativa das colheitas dos respectivos países para ser apreciada naquela reunião. As vendas para exportação no fim do 1.^o trimestre, conjuntamente com as vendas antecipadas não poderiam ser superiores a 65% para os países africanos e 50% para o Brasil. Antes de terminar a primeira quinzena de janeiro seriam examinadas as estimativas de colheita e o saldo de cacau existente, adotando-se quotas para cada um dos dois últimos trimestres. No caso de

um país achar que sua previsão de produção, em qualquer momento, deve ser modificada, ele deve informar ao Secretariado e uma reunião extraordinária poderia ser convocada, o mais cedo possível, se fôsse necessária uma redistribuição de quotas.

Questões pendentes da 8.^a Reunião do Comitê do "Codex Alimentarius": Reexame das normas relativas à qualidade mínima das amêndoas de cacau destinadas à fabricação de manteiga de cacau e de chocolate. Naquela 8.^a reunião do CODEX foi discutida a qualidade das amêndoas, que não deveriam passar dos limites seguintes: mofadas 4%; ardósias 8%; atacadas por insetos, germinadas ou chatas 6%. Estes índices correspondem aos da FAO para o cacau tipo 2 e são menos exigentes que os das Normas de Classificação do Cacau da Resolução n.^o 42 do CONCEX, para o cacau do mesmo tipo. Também naquela reunião do CODEX, ficou formulado que o cacau abaixo do padrão ficaria reservado só para a fabricação de manteiga refinada. Desde a reunião de Brasília que Costa do Marfim e Camarões declararam que esta medida conduziria a atrapalhar o aproveitamento de suas indústrias. Voltaram com os mesmos argumentos salientando que a comercialização do cacau abaixo do padrão não está autorizado para o mercado mundial, senão em condições muito especiais. Se este tipo de cacau não pode ser utilizado nas indústrias dos países produtores, estes se encontrariam diante da seguinte alternativa: a) destruí-lo ou; b) equipar as suas indústrias para poder processá-lo em manteiga refinada, o que vale dizer, aumentariam os custos de fabricação em relação aos outros tipos de manteiga. O Delegado da Costa do Marfim chamou atenção para o fato de que as normas aplicadas pelo comércio internacional são diferentes das da FAO. Nestas estão baseadas as limitações examinadas pelo CODEX, sugerindo 12% para as amêndoas defeituosas e mofadas, e 20% para as ardósias. Camarões processa 20% da produção, sendo estimado o Cacau abaixo do padrão em 15%; mas declaram que sua manteiga é de boa qualidade e se estivessem em vigor as pretensões do CODEX, iriam ter um grande prejuízo, acarretando dificuldades econômicas e sociais. Os demais países resolveram tomar uma posição de solidariedade com Camarões, na próxima reunião do CODEX, mas desejando que medidas fossem tomadas por todos, no sentido de melhorar a qualidade do cacau produzido.

Quando se discutia a proposta de elaboração de uma norma para o chocolate branco (que também foi objeto de discussão na 8.^a reunião do CODEX) foi lembrado o ponto de vista da delegação brasileira, na reunião

de Brasília, em outubro do ano passado. Naquela oportunidade o delegado brasileiro que representava a ABIC convidava os delegados dos outros países a refletirem antes de tomar uma posição contrária à proposta que interessava à Nova Zelândia e ao Reino Unido, onde se usa esta espécie de chocolate. O chocolate branco contém o máximo de 20% de manteiga de cacau, calculado sobre a matéria seca e o mínimo de 3,5% de gordura de leite. O delegado da ABIC propunha que se apoiasse a pretensão da inclusão do chocolate branco desde que a Nova Zelândia e o Reino Unido se comprometessem a aumentar a percentagem de manteiga de cacau de 20 para 30% e de reduzir de 3,5 a 3% a percentagem de gordura de leite. O delegado de Camarões recordou a decisão firme tomada por todos na reunião de Yaoundé, em outubro de 1969, rejeitando a denominação chocolate dada a produtos que não têm o mínimo de componentes secos do cacau. Concordeu-se em tomar uma posição firme para rejeitar aquela proposição, na próxima reunião do CODEX. A Delegação brasileira não tomou parte nas discussões, já que na reunião de Brasília, o Delegado que representava a ABIC, fora simpático àquela ideia e nesta reunião a ABIC não mandou representante.

XVI ASSEMBLÉIA DA ALIANÇA DOS PAÍSES PRODUTORES DE CACAU — A Assembléia, que é a autoridade suprema da Aliança, teve sua reunião ordinária, realizada no período de 21 a 28 de maio último, em Abidjan, sob a presidência do Sr. MPOUMA (República dos Camarões), que é o presidente em exercício. Funcionaram como secretários os Srs. A. Oshinibi e D. Kamga, respectivamente, Secretário-Geral e Secretário-Adjunto. A Delegação brasileira composta de seis membros, sob a chefia do diplomata Sr. Luiz Lampreia, da Missão Permanente do Brasil em Genebra, era constituída dos Srs. Hélio Nicolau Martins, da CACEX, Hygino Antonio Baptiston, do Ministério da Fazenda, José Antonio Macedo Soares, do Ministério das Relações Exteriores, Luiz Carlos do Nascimento Silva, da CEPLAC e do subscritor deste relatório, que representava os produtores de cacau brasileiros. Na Sessão de abertura, o Sr. Perez Guerrero, Secretário-Geral da UNCTAD, especialmente convidado, usou da palavra para dizer que as probabilidades para um Acôrdo Internacional de Cacau eram as mais favoráveis; que os consumidores estavam com o mesmo estado de espírito dos produtores; mas seria necessário que estes não se tornassem muito otimistas, a menos que, examinados cuidadosamente os pontos de divergência já conhecidos, se dispusessem a dar um passo de boa vontade. Referiu-se às sugestões para a simplificação do Acôrdo, contidas no texto que havia entregue aos produtores e

consumidores, como um documento que achava útil fôsse considerado. Disse estar informado de que o Governo da Costa do Marfim apresentaria, àquela Assembléia, proposições que de certa forma poderiam conduzir os produtores a abandonar tudo aquilo que se vinha discutindo, até o presente, no contexto do Projeto de Acôrdo Internacional de Cacau, elaborado sob os auspícios da UNCTAD. Conclamou aos Governos dos diferentes países produtores a indicarem a natureza da simplificação que se deseja. O importante, no dizer dele, é ter um Acôrdo que seja viável e que possa conduzir aos objetivos desejados. Se não se puder fazer um Acôrdo perfeito (coisa que não existe), que se encontre um instrumento vivo que possa ser completado ou concertado, durante a existência dele. Pediu que a Aliança não adotasse uma posição inflexível para permitir um bom entendimento com os consumidores. Renovou o convite aos produtores para se entrevistarem com ele, após seu entendimento com os consumidores, nos dias 31 de maio e 1.º de junho, em Genebra. Concluiu dizendo ter muitas esperanças de poder negociar um Acôrdo Internacional de Cacau antes da 3.ª UNCTAD (Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento), prevista para abril de 1972, em Santiago, no Chile.

Este assunto do Acôrdo de Cacau dominou todos os trabalhos da Assembléia, apesar da Agenda constar de 21 itens, a maior parte deles referentes a questões financeiras, administrativas do pessoal, constitucionais e de funcionamento da Aliança. Procurarei focalizar os assuntos mais importantes ali discutidos, explicando os pontos mais complexos numa tentativa de tornar a matéria mais fácil ao entendimento de um maior número de produtores interessados.

Eleição do Secretário-Geral e do Secretário-Adjunto da Aliança — Foram reconduzidos aos respectivos cargos os Srs. A. Oshinibi e D. Kamga.

Proposição para enviar uma missão de informação e estudo da Aliança à Europa Oriental — O envio de uma missão da Aliança tem como escopo promover o consumo de cacau. Esta proposta já havia sido feita na XV Assembléia, que se realizou no ano passado, em Brasília. Depois de muito discutida, naquela oportunidade, foi exigido um exame detalhado sobre alguns aspectos, já que foram levantadas dúvidas quanto ao êxito da missão. Ficou no entendimento geral que a finalidade da missão seria, não mais como inicialmente se havia proposto, isto é, a de explorar a possibilidade de aumento do consumo de cacau, mas a de realizar vendas também. Chegou-se a pensar que cada país deveria agregar à delegação da Aliança os seus Diretores de Vendas, para não perder a oportunidade de

entabular negócios. Na reunião de Brasília apareceram três sugestões para a composição da missão: a) a missão seria constituída do Presidente da Aliança e dois membros do Secretariado. A participação de qualquer país seria facultativa; b) além do Presidente e dos secretários, cada país seria representado; c) encarregar o Secretariado da missão, dando-lhe a possibilidade de ser acompanhado de qualquer membro, na qualidade de conselheiro. Foi levantado o problema financeiro e as relações de alguns países produtores com os países da Europa do leste. O Brasil declarou-se impossibilitado de ir à Alemanha Oriental, por falta de relações. Ficaram os delegados comprometidos de sondar os seus Governos para decidirem nessa Assembléia. Levou-se em conta que, pelos dados estatísticos, a taxa de crescimento do consumo de cacau tem sido, nos últimos anos, mais elevada na parte leste da Europa, que em outro qualquer lugar. Acredita-se que o comércio internacional de cacau poderia ser melhor avaliado, quando se tivesse informações sobre o consumo de cacau nos países socialistas. Foi um assunto muito discutido este. O Brasil não achava qualquer vantagem na ida da missão. A Nigéria relatou os insucessos obtidos em outras ocasiões, inclusive relatando as experiências pessoais do seu delegado, Sr. Kotun, que disse ter sido bem tratado, comido e bebido muito bem, mas não conseguiu nada de prático. Não acredita que missão nenhuma consiga negócios nos países socialistas e, por isso, desaconselhava delegação numerosa. Recebeu pleno apoio do Togo e da Costa do Marfim. Gana achava que o momento não seria oportuno, em face das proclamadas expectativas de grandes colheitas; que essa missão poderia dar em sinal de fraqueza ante os tradicionais consumidores, repercutindo desfavoravelmente nos preços do cacau. No fim, todos os delegados se mostraram desinteressados pela missão, com exceção do presidente e dos secretários. O assunto ficou prorrogado para a 17.ª Assembléia anual.

Proposta feita pelo Brasil para criação de um Comitê Industrial — Foi muito bem acolhida esta proposição, uma vez que o cacau processado tem uma importância crescente nas exportações dos países produtores e se crê que a indústria de transformação constitui um elemento importante de desenvolvimento. Ressaltou-se, como necessária, uma reunião de técnicos para trocar informações. Isto vem satisfazer o artigo 1.º da Carta da Aliança, que tem como um dos seus objetivos "trocar informações técnicas e científicas". Este Comitê deve poder determinar e propor medidas para defender os interesses das indústrias nos países produto-

res, que vêm sendo ameaçadas pelas similares nos países consumidores, debatendo e analisando as questões estudadas no Comitê do Codex Alimentarius. Será um Comitê de especialistas, na técnica de transformação de cacau, que se reunirá duas vezes por ano, na mesma época e no mesmo lugar onde se reunir a Assembléia da Aliança.

Novos membros para Aliança — No quarto dia de reunião, compareceu, na qualidade de observador, um representante da República do Equador que, como outros, fôra convidado a vir assistir os trabalhos da Aliança, para decidir se convém ao seu país aderir a ela. Desde a XV Assembléia, quando foi aprovada uma proposição feita pelo Presidente no sentido de se fazer uma campanha destinada a atrair outros países produtores visando aumentar a base da Aliança, que foram convidados a assistirem a XVI Assembléia, a República Dominicana, o México, a Venezuela e a Guiné Equatorial. Decidiu-se agora renovar o convite àqueles países, ficando o Brasil encarregado de providenciar os meios de contato com aqueles países produtores americanos.

Proposição para que se crie uma Caixa Internacional de Cacau — Já há muito se cogita da criação de um Fundo Internacional de Cacau, mediante o pagamento de 1 cent de dólar por libra-pêso, previsto pelo projeto do Acôrdio Internacional, entre países produtores e consumidores, com a finalidade de comprar os excedentes de cacau, tendo em vista regular os fluxos do mercado e estabilizar os preços. O Sr. Akintomide, ex-Presidente da Aliança, discursando na abertura da sessão plenária da XV Assembléia, havia dito que "a vontade política e o dinheiro, sem qualquer dúvida, constituem os componentes vitais de toda ação de cooperação intergovernamental no domínio econômico". Aconselhava êle a todos os países produtores fazerem sacrifícios, contribuindo com uma taxa de exportação, destinada a constituir a base financeira do funcionamento de um Acôrdio. O Secretariado ficará incumbido de preparar um documento que servisse de base às discussões na XVI Assembléia, permitindo a alternativa seguinte: Caso não seja possível um Acôrdio Internacional de Cacau entre produtores e consumidores (o que será preferível), um Acôrdio unilateral (somente entre produtores) será possível e preferível, em última instância. O Fundo teria como finalidade o seguinte: a) assegurar preços remuneradores para o cacau, sem descumar da necessidade de manter um provisãoamento conveniente no mercado; b) fornecer uma base financeira sólida, capaz de garantir as medidas que a Aliança possa ser levada a tomar com aquele objetivo inicial; c) melhorar a posição de negociação levando os con-

sumidores a cooperarem com mais entusiasmo na conclusão de um Acôrdio Internacional de Cacau; d) constituir logo o embrião de um fundo, que seria imediatamente disponível para as compras de um Estoque Regulador.

Conjuntamente com aquela proposição, um **Projeto de Acôrdio entre os Produtores de Cacau** foi apresentado pela Costa do Marfim. De uma maneira geral todos os delegados acharam ótimas as duas proposições, embora que os preços baixos do cacau, atualmente, desencoragem qualquer medida no sentido de reduzir de 1 cent de dólar por libra-pêso o preço do cacau exportado. As razões e as bases do Projeto de Acôrdio entre Produtores, também, foram aceitas em princípio. Decidiu-se criar um Comitê ad hoc, composto de todos os membros, incumbido de examinar, em profundidade, proposta da Criação de uma Caixa Internacional de Cacau e o Projeto de Acôrdio entre Produtores. Este Comitê deverá se reunir em julho próximo, em Lomé. O resultado das discussões será enviado como recomendação à XVII Assembléia da Aliança, que se reunirá em setembro, na Nigéria.

Acôrdio Internacional do Cacau — O projeto que se vem discutindo há muitos anos, tanto pelas diversas emendas quanto pelas numerosas questões técnicas sublevadas, como a da complexa aplicação das quotas e o grande número de intervenções sobre os 8 cents, ao longo de uma escala constituída de 10 cents de dólar, o restabelecimento e o controle delas, que tem sido o motivo principal das inumeráveis e prolongadíssimas discussões, ao longo desses últimos anos, culminando com o impasse de junho de 1970, já não serve mais. A declaração do Secretário-Geral da UNCTAD, no encerramento da última reunião convocada para um Acôrdio Internacional do Cacau, feita aos representantes dos quatorze países reunidos foi esta: "É necessário simplificar o Acôrdio. Devemo-nos assegurar de que, o texto dêle seja claro, não somente para aqueles que têm participado de sua elaboração, mas também para ser compreendido por todo mundo". Temos a impressão de que êste foi o ponto de partida para a retomada de interesse pelo Acôrdio.

O sistema de quotas que se discutira até aquela época se baseava nas vendas. É bem verdade que anteriormente, por volta de 1961, existira um projeto de Acôrdio da FAO baseado em quotas de exportação, que suscitou muita discussão (como ainda hoje suscita), pelo fato de alguns acharem que são as vendas e não as exportações que têm influência sobre os preços. Foi emendado. Desde 1962 que o projeto de Acôrdio se baseia no contingenciamento das vendas. O projeto de Acôrdio da UNCTAD, instituiu quo-

tas básicas para os países que produzissem mais de 10.000 toneladas por ano e o Conselho do Acôrdio fixaria as quotas anuais de vendas. Aquelas quotas seriam obrigatoriamente fracionadas em quotas trimestrais. O funcionamento das quotas e a possibilidade de redução ou restabelecimento delas, se destinavam a estabilizar o mercado de cacau, dentro de uma faixa de preços, com 8 pontos de intervenção, que a princípio se estabeleceu como 20 cents para o preço mínimo e 29 cents para o preço máximo. Posteriormente, por sugestão do Brasil, que acolheu uma idéia nascida no Conselho Consultivo dos Produtores de Cacau, foi elevada a faixa de preços para 25 e 34 cents. Prevvia-se, também, a existência de um Estoque Regulador com capacidade de 250.000 toneladas que compraria o correspondente às reduções feitas nas quotas, como também os excedentes da produção. Existia na escala de preços um ponto determinado, onde eram obrigatórias as vendas de Estoque Regulador. Desde a reunião da Aliança, em Brasília, em outubro do ano passado, que existia uma disposição de se simplificar o Acôrdio e ir ao encontro do ponto de vista expressado pelo Secretário-Geral da UNCTAD, Sr. Perez Guerrero, no sentido de se tomar uma posição mais flexível em relação a: 1) faixa de preços; 2) o sistema de quotas, estudando-se a necessidade de encontrar uma maneira que facilitasse a determinação dos deficits ou excedentes no fim de um ano-quota; 3) a determinação das quotas anuais de vendas; 4) as compras do Estoque Regulador; 5) o cacau processado. (Já que o Secretário-Geral da UNCTAD havia admitido que, sem esta cláusula, dificilmente se negociaria um acôrdio com os consumidores.)

Baseado no que houvera proclamado, isto é, na complexidade do Acôrdio em relação ao funcionamento das quotas anuais de vendas, seus cortes, restabelecimentos, freqüentes ajustamentos e grande número de intervenções, às vezes simultâneas, dentro da faixa de preços, o que se tornaria muito difícil e talvez impraticável, porque o sentido do movimento dos preços poderia mudar de um dia para o outro, trazendo sobretudo problemas em matéria de controle quando fosse necessário restabelecer quotas durante o ano; além de tudo, as operações do Estoque Regulador, a divisão do volume entre os países produtores e o modo de calcular as quantidades destinadas às vendas obrigatórias, bem como o pagamento parcial das compras que traria a necessidade de um registro separado de cada saco de cacau, comprado em momentos diferentes, poderia se tornar difícil, principalmente, pelo fato de que essas compras são feitas aos governos dos países produtores, que são os próprios fornecedores do Estoque,

nas reduções de suas quotas de vendas e nos seus excedentes no fim do ano; baseado ainda em outros pontos difíceis, como as vendas a termo que ultrapassam o ano-quota, as operações nas Bolsas etc., dispôs-se o Secretário-Geral da UNCTAD a apresentar sugestões para a simplificação do Acórdo Internacional de Cacau, ao exame da XVI Assembléia da Aliança.

As principais sugestões são no sentido de não mais se considerar como viáveis as quotas de vendas e admitir a introdução de um contingente de exportação, pelas seguintes razões: a) este sistema dá mais precisão ao funcionamento das quotas, facilitando a determinação dos deficits e excedentes; b) as questões complicadas relativas às Bolsas e aos contratos a longo termo desapareceriam completamente; c) o sistema facilitaria o controle.

Quanto a parte mais complexa do projeto de Acórdo, a sugestão é no sentido de diminuir o número de pontos de intervenção na escala de preços. No Acórdo do Café não se especifica nem preço, nem escala de preços, ficando a critério do Conselho do Acórdo a faculdade de fixá-los. Sugere também que se examine o nível no qual as quotas seriam ajustadas e que, para as circunstâncias particulares, poder-se-ia autorizar ao Conselho a intervir, por voto especial, em qualquer oportunidade. Para as compras do Estoque Regulador, indica o seguinte procedimento: comprar pagando o preço mínimo, no momento do embarque. Pagaria totalmente (evitando a complicação do projeto que manda pagar 50% no ato e a outra metade após a venda). Como recursos financeiros para o estabelecimento do Estoque Regulador, admite a possibilidade de poder contar com a assistência do Fundo Monetário Internacional para financiar essas compras de cacau.

O Secretariado da Aliança havia apresentado algumas críticas às sugestões do Sr. Perez Guerrero, mas não conseguiu sensibilizar as diferentes delegações, excetuando-se a da Nigéria. Vale a pena registrar algumas ponderações feitas pelo Secretariado da Aliança. Baseiam-se os seus argumentos a favor do contingenciamento de vendas, não como no passado quando se afirmava que os preços do cacau são influenciados pelas vendas simplesmente, mas na convicção que este sistema é o melhor. Diz ele que os preços do cacau são influenciados pela avaliação do mercado, no que diz respeito a oferta e a procura; é a pressão das vendas ou das compras, de acordo com o sentido que ela exerce, que influi no movimento dos preços. Uma pressão de venda não equilibrada por uma pressão de compra, deflacionará o preço. Em consequência, para uma estabilização do mercado, o que se deva re-

gulamentar é a pressão de venda ou de compra. Conclui que um contingenciamento de vendas, contendo disposições apropriadas, relativas a um sistema de quotas trimestrais, oferece a única maneira lógica e eficaz de assegurar uma comercialização ordenada, limitando as pressões de venda ou de compra. Ao contrário, adverte, um sistema de quotas de exportação, que regulamenta somente o embarque, só faz honrar as vendas a termo já efetuadas. Em consequência, um sistema de quotas de exportação deixaria o mercado largamente aberto às pressões indesejáveis de vendas. Quanto ao fato de que todos os Acórdos Internacionais de produtos de base utilizam o contingenciamento de exportação, não têm muita significação porque isto não prova que ele seja tecnicamente mais eficaz e que exerça um controle melhor sobre outro sistema ainda não usado. Por outro lado, o projeto de Acórdo Internacional de Cacau difere do Acórdo do Café e o do Estanho. No do Cacau, o excedente de cada ano seria vendido ao Estoque Regulador, o que não acontece no do Café, que nem Estoque Regulador tem e logicamente não há necessidade de se identificar fisicamente o excedente de fim de ano. Chama atenção para o fato de que, há dois anos, o Conselho do Acórdo do Café introduziu registro das vendas para os países exportadores, o que se leva a supor que, tendo em vista a fraqueza técnica do contingenciamento de exportação, sejam levados a abandonar o sistema, trocando-o pelo de quotas de vendas. Reconhece que num sistema de quotas de exportação fique mais difícil violar o contingenciamento, mas não impede que um país possa oferecer ao mercado a totalidade de suas colheitas, o que resultaria numa depressão dos preços, para depois fazer as exportações de acordo com suas quotas trimestrais, já tendo estorvado o objetivo do Acórdo. Explica que o controle resultaria inútil, já que o sistema de quotas é um meio e não um fim; a finalidade seria a estabilização dos preços.

Nas discussões somente a Nigéria se mostrava favorável ao contingenciamento de vendas, mas tradicionalmente tem tido sempre uma posição flexível. Costa do Marfim tomou a iniciativa em defesa das sugestões da UNCTAD, dizendo que não é a cadência de vendas que modifica os preços. Acrescentando que por uma simples regulamentação de vendas não se pode modificar o preço.

Investiu, duramente, contra a iniciativa do Secretariado por formular aquelas críticas. Disse que um excesso de oferta poderia ser regulada, tendo num indicador de preço sua regulamentação. O Brasil que já vinha desde 1969 defendendo o contingenciamento de exportação, deu seu apoio ao sistema proposto, por ser

mais prático e mais fácil de ser controlado. Acredita que o sistema de quotas, sozinho, não seja suficiente para regular o mercado. Quanto às atribuições do Conselho do Acórdo, é ponto de vista do Brasil, que sendo impossível a previsão de todas as dificuldades que possam vir a surgir no futuro, dever-se-ia dar um poder mais amplo a ele. Correspondem com o ponto de vista brasileiro as sugestões da UNCTAD, que propõem atribuir-se ao Conselho a fixação das quotas trimestrais e os pontos de ajuste delas. Podendo também, por voto especial, tomar outras medidas para fazer frente a circunstâncias especiais. Camarões, alegando que os preços estavam baixos, pediu a todos que concordassem com as sugestões da UNCTAD, como o caminho mais curto para se fazer um Acórdo com os consumidores. Achou que o contingenciamento de exportação facilitaria isto. Gana apoiou as sugestões, declarando que o preço se forma pela previsão da oferta e da demanda e que gostaria de ensaiar o contingenciamento de exportação. Nigéria declarou que não estava ainda convencida de que o sistema proposto satisfizesse os objetivos de estabilizar os preços, acrescentando que o contingenciamento de exportação só interessava aos consumidores, mas que estava disposta a não vetar os entendimentos. Costa do Marfim interveio dizendo que o excedente de ofertas é um fato excepcional no mercado de cacau. Concorda que no Acórdo do Café, além do sistema de quotas de exportação há uma regulamentação de vendas, o que não impede que se ensaie um Acórdo de curta duração, o qual poderá ser consertado pela experiência. Houve muita discussão técnica entre os delegados de Gana e da Nigéria sobre as implicações das quotas de vendas e as de exportação, na formação do preço, culminando com a interrogação de Gana: que provas temos que só o sistema de quotas de vendas dá resultado, se a previsão sobre o mercado é que movimento os preços? Conclui dizendo estar convencido de que entre os dois sistemas, e do contingenciamento de exportação é o melhor. Togo quer uma garantia de que este seja o melhor. Mas, como resultado das discussões, pode-se concluir que o consenso geral ficou sendo de que o contingenciamento de vendas não seria o único sistema que pode eficazmente regular o aprovisionamento do mercado. A análise das características operacionais das variantes mostra que o sistema de quotas de exportação apresenta mais vantagens para a estabilização do mercado, para simplificar a aplicação e facilitar o controle, como apresenta menos dificuldades para o seu funcionamento. A esperança de que o contingenciamento de exportação possa oferecer melhores perspectivas para a conclusão rápida de um Acórdo In-

ternacional de Cacau, foi um dos condicionantes de adesão a este sistema.

Quanto aos preços, haviam duas tendências: uns achavam que seria dispensável mencioná-los no projeto, outros não. Costa do Marfim fez uma longa análise sobre os Acórdos de Produtos de Base, que são feitos com o objetivo de ajudar os países em desenvolvimento, concluindo com a sugestão de se deixar ao Conselho a faculdade de estabelecer anualmente o preço mínimo. Quanto ao preço máximo, achava que ele nunca deveria ser fixado. Analisou a desvalorização do dólar, achando que o Conselho não poderia ignorá-la.

O Brasil acha que o preço tem sido um mero pretexto para não se fazer o Acórdo. Quando da reunião da Aliança, em Brasília, o consenso geral era de, por uma questão de tática, não forçar nenhuma faixa de preços. O que se pretendia naquela ocasião era obter-se o apoio formal dos consumidores quanto à necessidade de uma revisão da faixa de preços, tendo em vista a depreciação do valor da moeda. Não via obstáculos em se deixar ao critério do Conselho o estabelecimento da faixa de preços, a qual poderia ser encontrada na média dos dez últimos anos.

O delegado dos Camarões lembrou que na última reunião, de junho de 1970, em Genebra, os consumidores não quiseram nem discutir a faixa de preços. Acha ótima a média dos últimos dez anos, mas adverte que se não for feito o Acórdo logo, e os preços continuarem a descer, a média irá se tornando desfavorável aos produtores. Que fazer, então? Esta era a sua reserva.

O Brasil sugere, por ser prematuro discutir preços, fazer um Acórdo sem mencionar a faixa de preços.

Gana quer pelo menos um preço mínimo, já que o Acórdo será feito para proteger os países menos desenvolvidos como foram feitos os outros Acórdos.

Nigéria teria receio em abandonar a faixa de preços, que é uma garantia para os produtores, mas concluiu que estaria disposta a deixar ao Conselho, no começo de cada ano, o estabelecimento da faixa, garantindo um preço que poderia sugerir.

Camarões quer um preço de garantia de 27 cents de dólares por libra-peso.

Ao longo dos anos que se discute a possibilidade de conclusão de um Acórdo Internacional de Cacau, a questão do preço tem sido, às vezes, motivo de desentendimento entre os próprios produtores. Existe um pensamento arraizado que a proposição de preços realistas, que reflitam a média dos preços, dos últimos anos, combinada com a correção do poder de compra da moeda, seja um obstáculo

para a conclusão de um Acórdo Internacional de Cacau. Aquêles que assim pensam não levam em conta os seguintes aspectos: 1) que um período de preços altos corresponde a um aumento de produção em futuro próximo, possibilitando um aprovisionamento garantido para o aumento do consumo que o setor industrial aproveitaria nos seus projetos de expansão; 2) O valor da amêndoa de cacau pouca influência tem na formação dos custos do produto final; 3) Os custos de fabricação são transferidos para o público, último a opinar sobre uma faixa de preços num Acórdo de Cacau.

Em 1967, quando a delegação brasileira propôs a elevação de 20 cents cif para 20 cents fob, alguns delegados de países africanos manifestaram a preocupação de que o Brasil tentava bombardear o Acórdo. Os consumidores aceitaram de bom grado e foram para a Conferência negociadora comprometidos com a faixa de 20 a 29 cents, preço fob. Naquele ano pensava-se que a faixa de 20 a 29 cents, um Acórdo de três anos, não teria qualquer limitação contra os produtores. Isto porque a tendência, àquela época, era de redução de estoques em mãos dos consumidores, o que fatalmente levaria os preços para cima do preço máximo, já que inexistia cacau acumulado num Estoque Regulador. Sendo a oferta menor que o consumo, muito remotamente o Estoque Regulador compraria cacau. Por outro lado, os fundos acumulados desde a vigência do Acórdo permitiriam a compra pelo Estoque Regulador, evitando uma baixa extrema no caso da tendência de ofertas reduzidas se inverter. Já em 1969 a proposição brasileira refletia o realismo da projeção estatística dos anos que sucederam a 2.ª Guerra e novamente não foi compreendida aquela proposição pelos colegas africanos.

Agora, chegou-se à conclusão de que seria aceitável, por todos os países produtores, a não inclusão de uma faixa de preços no projeto de Acórdo. Que se deveria condicionar um nível de preços com correção dos efeitos de desvalorização e de variação do valor real de divisas, deixando-se ao Conselho a responsabilidade de fixar, no início de cada ano, o preço mínimo a defender.

Quanto ao Estoque Regulador, estão todos convencidos que ele deve fazer parte do Acórdo, sob controle internacional, comprando somente os excedentes de cacau, no fim do ano e pagando integralmente no momento da compra. Os produtores receberiam a importância depois da dedução de todas as taxas.

Resolveu-se também aceitar a cláusula do Cacau Processado incorporada ao texto do projeto, com as seguintes reservas: a) um pleno reconhecimento do direito dos países produ-

res de melhorar as bases de suas economias na industrialização de cacau e de exportar os produtos processados nas suas indústrias; b) exclusão de qualquer dispositivo no projeto de Acórdo, que possa entravar a industrialização de cacau nos países produtores a ponto de prejudicar os seus legítimos interesses.

Quanto a supressão de obstáculos ao comércio, concordou-se que entre os produtores não há mais problemas relativos à liberação do comércio, esperando-se que a UNCTAD e o GATT tomem medidas visando à eliminação dos obstáculos.

O Brasil foi escolhido, por unanimidade, para ser o porta-voz dos produtores na reunião em Genebra com o Secretário-Geral da UNCTAD.

De uma maneira sumária pode dizer-se que os pontos fundamentais da reunião da XVI Aliança, em Abidjan, foram os seguintes:

1 — O interesse dos produtores de fazer um Acórdo Internacional de Cacau, seja por intermédio da UNCTAD ou seja contando com as providências do Comitê Executivo da Aliança.

2 — A aceitação das sugestões do Secretário-Geral da UNCTAD para simplificação do projeto do Acórdo.

3 — A liderança da Costa do Marfim.

4 — A eliminação das tensões, dentro da Aliança, existente entre africanos, francófonos e anglófonos.

Desejo deixar registrado o bom acolhimento que teve a delegação brasileira nos dias que permaneceu na linda cidade de Abidjan, bem como salientar a maneira fidalga com que foi distinguida, tanto por parte dos governantes, funcionários e povo da Costa do Marfim, os quais nos fizeram sentir como se estivéssemos em nossa própria terra. Na visita que fizemos ao IFCC (Instituto Francês de Café e Cacau), no Centro de Pesquisas de Binageville, foi-nos mostrado o campo experimental, onde são feitas as experiências com híbridos e verificada a ação dos adubos nas plantações de cacau. De tudo que vimos nada nos agradou mais que recordar as experiências que são feitas no nosso CEPEC, sem sombra de dúvidas, bem mais interessantes, sobretudo no campo da competição dos híbridos.

Reunião informal em Genebra com o Secretariado da UNCTAD — Nos dias 31 de maio e 1.º de junho os países da Aliança, juntamente com o México e o Equador, tiveram três sessões de consultas com o Secretário-Geral da UNCTAD, Sr. Perez Guerrero, que se fazia acompanhar de alguns

liares e do Dr. Albert Viton, secretário do Comitê de Estatística da FAO. A delegação brasileira era a mesma que estivera na Costa do Marfim, acrescida com a participação do Sr. Carlos Pereira Filho, do Ministério da Indústria e do Comércio.

A reunião se resumiu num diálogo entre os Srs. Perez Guerrero e Luiz Felipe Lampreia, que tinha sido escolhido porta-voz dos produtores. Quando surgiam questões novas, referentes a pontos de vista dos consumidores, os produtores se reuniram, isoladamente, para coordenação de pontos de vista e manutenção da unidade de opinião. O Sr. Guerrero diz que a maioria dos consumidores é favorável às quotas de exportação, mas um deseja a conjugação dos dois sistemas. Relutou em dizer qual era o país. Depois esse país foi identificado como o USA. Quanto aos preços, soube-se que não há unanimidade entre os consumidores. A França não deseja que a

faixa seja incorporada no texto do Acórdo, mas a maioria dos consumidores aceita um preço indicador. Foi revelado, como posição dos produtores, o preço resultante da média dos últimos cinco anos como o indicador. Interveio nos debates o Sr. G. Sefia, membro do Secretariado da UNCTAD, dizendo que os consumidores não aceitariam um preço predeterminado. Foi-lhe respondido que os produtores aceitariam discutir o Acórdo sem referenciar a preço, mas não negociar.

Quanto ao Estoque Regulador, o Sr. Guerrero deixou transparecer que não acredita que os consumidores aceitem a forma de pagamento, conforme é preconizada pelos produtores. De uma maneira mais ou menos vaga podemos perceber, no diálogo, que os consumidores não aceitam excesso de poderes ao Conselho do Acórdo. Ao contrário, desejariam o máximo de automaticidade no mecanismo de funcionamento.

A unanimidade de pontos de vista dos produtores está causando, em todos os meios, uma forte e benéfica impressão.

Ao concluir, o Sr. Guerrero declarou que via uma boa possibilidade política para ser negociado o Acórdo Internacional de Cacau antes da 3.^a UNCTAD, que se realizará em abril de 1972, em Santiago, no Chile. Por isso pretendia convocar os países produtores e consumidores para uma reunião preparatória em setembro próximo.

Antes de pôr um ponto final neste relatório desejo que o esforço, aqui feito, para tornar mais compreensível pelos conselheiros os problemas da política do cacau, no plano internacional, sirva aos nossos substitutos, para informá-los e ajudá-los na compreensão do assunto, o que não foi possível aos nossos antecessores, por conhecidas razões e a nós por falta da necessária referência. — **Onaldo Xavier de Oliveira.**

ATO DO PRESIDENTE DA COMISSÃO DIRETORA

O Presidente da Comissão Diretora do Senado Federal, usando da atribuição que lhe confere o art. 52, item 38, e na forma autorizada pelo art. 97, inciso IV, do Regimento Interno, RESOLVE demitir o funcionário JORGE FONTOURA MACEDO, Auxiliar de Portaria, PL-9-C, do Quadro da Secretaria, incurso na pena de perda de função pública, ex vi do art. 68, inciso II do Código Penal

Brasileiro, por ter sido condenado a mais de dois anos de reclusão, conforme sentença proferida pelo Meritíssimo Juiz da Quarta Vara Criminal de Brasília (DF), em 12 de agosto de 1969, já transitada em julgado.

Senado Federal, 26 de julho de 1971. — **Petrônio Portella**, Presidente.

ATA DAS COMISSÕES

COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

ATA DA 6.^a REUNIÃO (EXTRAORDINÁRIA), REALIZADA EM 7 DE JULHO DE 1971

As quinze horas e trinta minutos do dia sete de julho de mil novecentos e setenta e um, na Sala de Reuniões da Comissão de Finanças do Senado Federal, sob a Presidência do Sr. Senador Leandro Maciel, Presidente, presentes os Srs. Senadores Alexandre Costa, Luiz Cavalcanti, Geraldo Mesquita, José Esteves, Benedito Ferreira e Benjamin Farah, reúne-se a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas do Senado Federal.

Comparece ainda o Sr. Senador Domicio Gondim.

Em atendimento a convite formulado pela Presidência da Comissão, registra-se também o comparecimento do Sr. Presidente da Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados, Sr. Rozendo de Souza, acompanhado dos Srs. Deputados Antônio Florêncio, Dyrno Pires, Alair Ferreira, Vasco Neto, Heraldo Lemos e Maia Netto.

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

O Sr. Presidente informa que na presente Reunião a Comissão terá a oportunidade de assistir a uma exposição do Sr. Diretor-Geral do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, Comandante Zaven Boghossian, que se faz acompanhar de assessores e do Sr. Superintendente da SUNAMAM, Comandante Carlos Cordeiro de Mello.

Após traçar a imagem do convidado e de sua atuação à frente do DNPVN, o Sr. Senador Leandro Maciel, Presidente da Comissão, concede-lhe a palavra.

O Sr. Comandante Zaven Boghossian procede inicialmente a uma exposição relatando a situação geral dos portos e da navegação lacustre, fluvial e marítima do Brasil,

destacando a ação do Departamento que dirige e os problemas encontrados na consecução de suas metas.

Ressalta o Sr. Diretor do DNPVN a renovação de técnicas, equipamentos e mentalidades na política nacional de portos e vias navegáveis.

Encerrada a parte expositiva da Reunião, o Sr. Presidente declara aberto o prazo para inscrição de oradores interessados em formular perguntas ao Sr. Convidado.

Inicialmente, cabe ao Sr. Senador Benedito Ferreira pedir esclarecimentos e informações ao Sr. Comandante Zaven Boghossian, seguindo-se, pela ordem de inscrição, os Srs. Deputados Antônio Florêncio, Dyrno Pires, Alair Ferreira, Vasco Neto e Senadores Alexandre Costa e Luiz Cavalcanti.

No decorrer da Reunião, o Sr. Senador Leandro Maciel ausenta-se por alguns minutos, sendo substituído na Presidência, por deferência especial de cortesia, pelo Sr. Deputado Rozendo de Souza, no breve período em que o Sr. Presidente esteve ausente.

Tendo em vista o elevado número de inscrições para inquirir o Sr. Convidado, o Sr. Senador Leandro Maciel, Presidente, consulta o Sr. Depoente e o Sr. Deputado Rozendo de Souza, comunicando aos presentes que no dia seguinte o Sr. Comandante Zaven Boghossian comparecerá à Câmara dos Deputados, para que nenhuma pergunta fique sem resposta.

Finalmente, o Sr. Presidente dirige ao Sr. Convidado perguntas a respeito do porto de Aracaju, recebendo resposta satisfatória.

Concluída a lista de oradores e nada mais havendo que tratar, o Sr. Presidente agradece o comparecimento de todos os Srs. Congressistas e, especialmente, do Sr. Comandante Zaven Boghossian, cuja atuação à frente do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis enaltece. Determina ainda que a íntegra do apanhamento taquígrafico da Reunião seja publicado no DCN.

O Sr. Presidente declara encerrada a Reunião.

Para constar, eu, Mário Nelson Duarte, Secretário, lavrei a presente Ata, a qual, lida e aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

ANEXO DA ATA DA 6.ª REUNIAO — INTEGRA DO APANHAMENTO TAQUIGRÁFICO, REVISTO E APROVADO PELO SR. PRESIDENTE

Depoimento do Sr. Diretor-Geral do DNPVN

Publicação devidamente autorizada
pelo Sr. Presidente

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Havendo número regimental, vamos dar início aos nossos trabalhos.

Sr. Presidente da Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados, Sr. Comandante Zaven Boghossian, do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, Sr. Comandante Carlos Cordeiro de Mello, Superintendente da Superintendência Nacional de Marinha Mercante, Srs. Senadores e Srs. Deputados, as Comissões de Transportes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados sentem-se honradas com a presença de V. S.^{as}, que atenderam ao nosso convite. Devemos ouvir suas palavras autorizadas, nesta hora de acelerado desenvolvimento do País, sobre o que tem sido feito e o ritmo de trabalho no setor portuário, tão importante ao nosso desenvolvimento.

Acompanhamos a ação patriótica e discreta do Sr. Comandante Zaven Boghossian. Homem sério, voltado ao labor do seu Departamento, onde, aliás, comecei minha vida profissional, não se preocupa com a publicidade. Daí as poucas notícias que nos chegam do que está sendo feito, do conhecimento apenas daqueles mais ligados à vida do seu Departamento.

Sinto-me sumamente honrado, presidindo esta Comissão de Transportes do Senado, de ter ao meu lado o Diretor do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis.

Já fui, durante alguns anos, engenheiro da então Inspetoria Nacional de Portos e Canais e ali aprendi a trabalhar vendo o devotado interesse de seus servidores no desempenho das missões que lhes eram cometidas.

Estou certo de que o Sr. Comandante Zaven Boghossian vai, em debate franco, altamente democrático, neste ambiente cordial, dizer das realizações de seu Departamento, responder às perguntas de alguns dos Srs. Deputados e Senadores e também esclarecer alguns pontos, que são de interesse de todos os brasileiros, concernentes aos portos dos diferentes Estados da União.

Assim, tenho a honra de conceder a palavra ao Comandante Zaven Boghossian para sua exposição.

O SR. COMANDANTE ZAVEN BOGHOSSIAN — Sr. Presidente da Comissão de Transportes do Senado, Senador Leandro Maciel, Exmo. Sr. Deputado Rozendo de Souza, Presidente da Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados, Srs. Senadores, Srs. Deputados, meu particular amigo que muito me honra com a presença nesta tarde Comandante Carlos Cordeiro de Melo, Superintendente da Superintendência Nacional de Marinha Mercante.

É com grande honra que, como Diretor-Geral do DNPVN, órgão subordinado ao Ministério dos Transportes e encarregado de supervisionar, controlar e fiscalizar a política de portos e vias navegáveis da União, compareço a este auditório de elevada dedicação aos interesses nacionais com o fim de lhes apresentar o problema de portos do Brasil.

A nossa exposição, conforme bem disse o nobre Senador Leandro Maciel, obedecerá à sistemática de um debate franco, a fim de que apresentemos o que estamos fazendo e o muito que se pode fazer ainda.

Seguiremos o sumário ao lado (exibe), onde faremos a apresentação do nosso programa. Discutiremos os fatos

pertinentes, que são aqueles ligados direta ou indiretamente à solução do nosso problema, chegaremos à nossa conclusão e, depois, à nossa decisão, que representará a política do Governo Federal, que será adotada e que vem sendo adotada na execução do Plano Portuário Nacional.

Nosso problema, tal como se nos apresenta, pode ser enunciado da seguinte forma: adequação do sistema portuário nacional às necessidades brasileiras.

Todos nós sabemos que, da carga total transportada no mundo, 98,25% são por navio.

Como item 2, apresentaremos os fatos pertinentes, que são aqueles que influenciam decisivamente na solução do nosso problema.

Em primeiro lugar, gostaríamos de apresentar o fato mais importante, que é o tumulto em que se encontra a legislação portuária.

Imaginem os Senhores se, neste instante, fôssemos informados de que havia sido lançado para Brasília um projétil balístico intercontinental, cujo ponto zero seria a Capital Federal. A reação que neste momento sentiríamos é aquela que sente o administrador ao deparar com a legislação portuária que existe no Brasil.

Desde 1911 vêm sendo promulgadas leis na orla portuária, leis que afetam decisivamente a busca de uma solução para o problema. Em 3 de novembro de 1911, sob o regime da Caixa Especial de Portos, foi construído o Porto do Rio de Janeiro. Naquela ocasião foi criada uma Comissão Fiscal e Administrativa. Essa repartição constituiu a primeira tentativa para a unificação dos serviços portuários. Daí resultou a criação do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais e, posteriormente, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis.

A legislação atribuiu ao DNPVN a incumbência de superintender, de orientar, de controlar, de fiscalizar a política de portos e vias navegáveis da União.

Pela simples citação de suas atribuições, depreende-se a gama de encargos, a gama de responsabilidades que recaí sobre os ombros daquele que tem de dirigir essa repartição.

Assim, diversos órgãos federais têm ingerência direta na Administração Portuária. Desde 1934 que essa ingerência se vem fazendo sentir, sem haver definição de uma autoridade única, uma autoridade coordenadora, com possibilidade e direito de decidir sobre o que deverá ser feito na administração portuária.

Assim, temos o Ministério da Fazenda com a incumbência do controle e administração dos serviços aduaneiros, o Ministério da Fazenda representado pela Alfândega.

Ao Ministério da Marinha compete uma gama de atribuições, principalmente aquelas que dizem respeito à segurança nacional à segurança da navegação.

Ao Ministério da Agricultura compete zelar pela defesa vegetal e animal, zelar pela perfeição de determinados produtos de origem vegetal ou animal, para importação ou exportação.

O Ministério do Trabalho, através da Delegacia do Trabalho Marítimo, tem a incumbência de fiscalizar a execução de leis sociais, prestar assistência social ao pessoal da estiva, da capatazia, fiscalizar o seguro marítimo, etc.

O Ministério da Saúde, através da Diretoria de Saúde dos Portos, a defesa sanitária do País pondo em prática as medidas necessárias, de acordo com a legislação e regulamentos em vigor.

Ao Ministério da Justiça, através da Polícia Marítima cumpre a fiscalização policial dos passageiros em cooperação com a Polícia Aduaneira. Os portos terão uma autoridade única, cada qual, bem definida. Quando há multiplicidade de jurisdição, sem competência bem definida, em muitos casos competências simultâneas, paralelas e conflitantes, é porque falta uma autoridade única na di-

reção do porto. Esta a solução já encontrada por alguns países da Europa: a criação de autoridade portuária, conjugando todos os Ministérios, dando uma autoridade única ao poder de deliberar sobre todas as matérias relativas ao porto. É uma codificação mais adequada — conforme já temos para o Código de Águas e o Código de Minas — que revoga a redundância de competência legal ou conflitos de jurisdição.

O que é preciso é reformar, é reforçar, consolidar a legislação à realidade nacional, aperfeiçoando-a de tal maneira que seja um repositório de soluções e não de problemas; que seja fonte de esclarecimentos, que sirva para dirimir dúvidas, equacionar problemas e decidir responsabilidade a quem a tenha.

Passemos ao item 2 que é a falta de unificação do regime jurídico dos portos, lei das concessões.

Quando se iniciaram, entre nós, os serviços portuários, o governo portuário revestiu-se de poderes necessários para que tais entendimentos fossem entregues a entidades privadas, mediante concessões. O Governo Federal não tinha recursos para implantar obras portuárias ou hidroviárias. Assim, na Lei Imperial n.º 1.746, de outubro de 1869, encontra-se a primeira disposição que permitia contratar a utilização de docas e armazéns para carga e descarga de mercadorias.

Após a primeira lei da concessão, foi promulgada, em 16 de outubro de 1886, a segunda lei da concessão. Esta segunda lei também não apresentou resultados satisfatórios. Através da Lei Imperial n.º 3.314, a União transferiu para os Estados a exploração portuária, mediante a outorga da taxa de 2% ouro para a exploração de alguns portos nacionais.

Assim o Governo foi transferindo a responsabilidade dessas obras aos Estados e, posteriormente, a particulares. E o resultado disso tudo, desse tumulto de todas essas leis sem uma consolidação efetiva é que, hoje, temos cinco regimes distintos de administração portuária. Temos: possessão aos Estados, em que o Governo Federal transfere aos Estados os poderes para administrar o porto ou os portos daquele Estado. A propriedade constitui e permanece com a União Federal. Os concessionários têm, apenas, o uso e gozo das instalações, se remunerando num total de 10% da somatória das alíneas a, b e c, sendo a representado pelo capital do concessionário, capital que ele investe no porto; b: o valor que ele investe para a manutenção do almoxarifado e c, como incentivo, o movimento do porto. Assim sendo a remuneração do concessionário equivale a 10% da soma a, b e c.

Outro tipo de concessão é a concessão a particulares, como é o caso da Companhia Docas de Santos, da Companhia Docas de Imbituba e da Companhia Docas da Bahia.

O 3.º caso é o da administração direta pelo DNPVN. O DNPVN, através de encampação que a União Federal tem feito, tem assumido a direção de certos portos. Assim é o caso de Manaus, de Natal, de Ilhéus, de Itajaí etc.

Outro tipo é o de uma autarquia, que é a Administração do Porto do Rio de Janeiro, subordinada a outra autarquia e, por fim, o 5.º tipo de administração que é o da sociedade de economia mista. Assim já temos formada a Companhia Docas do Pará e a Companhia Docas do Ceará.

Como terceiro fato pertinente, temos a localização dos nossos principais portos e, por que não dizer, a má localização dos nossos principais portos. A construção dos nossos principais portos marítimos, que visava, apenas, naquela época, à movimentação de cargas gerais, data do início deste século.

Naquela época, porém, principalmente os cereais, tinham os mais diversos tipos de acondicionamento. Quase todos os líquidos eram transportados em barris, tambores ou em latas. Não existiam os containers. Encravados no perímetro de grandes cidades, dispoño apenas, entre o

cais de atracação e as avenidas de acesso, de exígua faixa alfandegária normalmente atravancada de veículos e ocupados por armazéns, linhas férreas e guindastes, a maioria dos nossos portos, por falta de área disponível, não tinha possibilidade alguma de ajustar-se às modificações técnicas operacionais que requerem a implantação de novas instalações apropriadas à movimentação de cargas especializadas.

A grande expansão do comércio mundial de após-guerra vem exigindo o contínuo aumento da capacidade dos navios, que tiveram, por sua vez, de ser adaptados aos vários tipos de carga a transportar, como petróleo, carvão, minérios, fertilizantes etc.

Mas, nem sempre foi possível adequar-se a instalação portuária ao crescimento da Marinha Mercante.

O que acontece é que, hoje, já se fala em navios de 1.000.000 de toneladas. A maioria desses nossos portos está, portanto, necessitando de um aprofundamento imediato de suas barras, de seus canais de acesso, das bacias de evolução. Naquela ocasião, os portos classificados como de primeira categoria, recebiam cargueiros com apenas quatro metros de calado e alguns trechos de dez metros de profundidade eram destinados aos navios de passageiros. Naquela época, estes tinham grandes dimensões, como, por exemplo, os navios da Mala Real Inglesa. As alas dos armazéns, naquela faixa interna de utilização do cais, tornaram-se insuficientes, e o Governo foi obrigado a construir navios com muito maior calado. Assim, aquele complexo porto deixou de formar um sistema uno, integrado e harmônico, com condições precípua para o desenvolvimento do transporte da Marinha em qualquer país.

O terceiro ponto pertinente diz respeito à plataforma submarina de que hoje se fala muito. A natureza, tão pródiga para com o Brasil, nos ofertou magnífica plataforma submarina, tão cheia de recursos. Entretanto, se analisarmos o problema sob o aspecto portuário, verificaremos ser altamente prejudicial. A grande maioria dos nossos portos não dispõe de profundidade suficiente para abrigar navios de grande calado. Com o crescimento vertiginoso de tonelagem nos navios mercantes, especialmente dos graneleiros, nossos portos, que possuem pequena profundidade, tornaram-se inadequados para recebê-los. Assim, está sendo adotada, pelo Ministério dos Transportes, a fórmula usada por diversos países da Europa, que é a construção de terminais oceânicos, afastados da costa, buscando grandes profundidades. Como exemplo, gostaria de citar o terminal salineiro do Rio Grande do Norte, que virá solucionar grandes problemas nacionais relacionados com o sal. A exportação de sal para o Japão, grande comprador, deverá atingir quase três milhões de toneladas anuais. Existe, ainda, o terminal de petróleo de São Sebastião. Estão em estudo a construção de um porto no Baixo do Espadarte e de outro na foz do Amazonas, para exportação de minérios da Serra dos Carajás, como uma das alternativas para a solução da exportação desse minério.

Outro ponto de capital importância que faço questão de mencionar, é o do assoreamento dos portos. Os de Buenos Aires e de Montevideu assoream na ordem de vinte centímetros por ano, e hoje em dia é comum ter-se notícias de navios encalhados naqueles portos. O próprio Lolde Brasileiro teve o Taquari encalhado em Buenos Aires, e que, infelizmente, não pode ser recuperado. Nosso principal Porto, que é o de Santos, exige uma constante dragagem de manutenção da ordem de 2 milhões de m³ anuais, ao custo de cinco cruzeiros o metro cúbico. Dá para dragagem de manutenção dez milhões de cruzeiros anuais. Além disso, há o problema da localização de alguns portos, muitos deles mal localizados desde seu nascedouro. Então o DNPVN está, juntamente com a Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAN) e o GEIPOI estudando o problema de localização de portos nacionais. O problema do Porto de Belém, por exemplo: estudamos

a sua mudança para a Ilha de Caratena como uma possibilidade, dependerá dos resultados dos estudos de viabilidade da parte econômica.

No que diz respeito ao Pôrto do Rio Grande, tão falado hoje em dia, diversas razões de caráter técnico, de caráter econômico e de caráter estratégico têm ditado a sua construção, principalmente aquela de grandes fundos. No seu estado natural, já encontramos no Rio Grande, na segunda seção da barra, profundidades variando em torno de 18,19 e até abatimento de 20 metros. Naquela ocasião em que ele foi construído, interesses municipais levaram ou ditaram a sua construção na Ilha de Ladino.

Assim é que aquela instalação só pode movimentar mesmo é carga geral.

As novas instalações que estamos estudando, especializadas para containers e graneis sólidos, principalmente aqueles de arroz, trigo, soja e farelo de soja, que está sendo hoje exportado para a Europa e Japão em grande quantidade, deverão localizar-se à margem direita do canal do norte, naquela seção denominada 2.ª Seção da Barra. Já o DNPVN, dentro dos próximos 15 dias, lançará o edital de concorrência para a construção do superporto do Rio Grande.

Outro ponto de capital importância também, que influi decisivamente na solução do nosso problema, é o do desenvolvimento nacional.

Desde 1968, o Brasil vem registrando incrementos superiores a 20% em nosso comércio exterior. Salvo pequenas correções, as exportações em 1970 atingiram a casa dos 2,7 bilhões de dólares, o que equivale a dizer a cerca de 17% mais do que em 1969. E o comércio exterior global (exportação, importação), estará em torno de 5,2 bilhões de dólares, cifra jamais alcançada pelo Brasil e que supera em aproximadamente 600 milhões de dólares o montante registrado em 1969.

E tendendo-se ser o Brasil um País que, praticamente, comercia através de seus portos, se nos é permitido, neste momento, afirmar que o sistema portuário está em recuperação, ainda há muito que fazer, muito que apalhar.

Nós estamos trabalhando com afinco e estas obras portuárias têm tido e deverão ter uma participação relevante nesse processo de recuperação.

Assim, dentro do que estamos realizando, eu gostaria de apresentar alguns dos trabalhos. Infelizmente não pude trazer os slides de todas as obras que estamos realizando no plano de expansão portuária que o Brasil cada vez mais vem merecer, de Norte a Sul.

Apresentaria o Pôrto de Manaus, cujo plano de expansão já está pronto e devemos iniciar estas obras no primeiro semestre do ano que vem, obras de ampliação do cais comercial de Manaus. Em Belém, estamos providenciando o reaparelhamento e com a decisão governamental do problema da Serra dos Carajás, o minério será transportado por via fluvial pelo Itacaiunas e Tocantins, ou criar-se-á o Pôrto de Baixio de Espadarte; ou o Governo Federal optará pela solução ferroviária, que é a construção da ferrovia em 900 km de extensão, ligando a Serra dos Carajás ao Pôrto de Itaquí, no Maranhão, que está em franca construção.

Já este ano liberamos para atracação 120 metros do cais, durante o período de obras. Normalmente isto não acontece, mas houve imposição do comércio que ali se desenvolve. (Exibe slide). Esta é uma visão do que será o Pôrto de Itaquí, após terminadas essas obras, cuja primeira fase deverá estar terminada no fim deste ano, trabalho este dividido em três fases. Depois, também no Ceará, estamos procedendo a obras de recuperação, expansão e estudos de implantação de terminais especializados, além das obras sociais, e obras de proteção das praias de Iracema, Formosa etc.

No Rio Grande do Norte, já citei, a construção do terminal salineiro de Areia Branca. Estamos também tra-

balhando na desobstrução da estrada da Barra do Pôrto de Natal, onde derrocamos a pedra que obstruía aquela entrada, limitando-a em 5,7 metros. Hoje, a Pedra do Picão foi reduzida já para 8 metros de profundidade. E iniciaremos, logo após a drenagem que lá necessita, no processo de recuperação daquele pôrto.

Natal é um pôrto que por sua situação estratégica, é de vital importância para a Marinha de Guerra, além do seu aspecto econômico, em vista do desenvolvimento daquela rica região do País.

Em Pernambuco, temos o plano de expansão, que já foi realizado por uma firma inglesa, e que está entregue ao Banco Mundial para apreciação e financiamento, devendo a primeira comissão do Banco Mundial aqui chegar em agosto próximo, para a primeira avaliação, e em dezembro próximo, para a segunda avaliação. Contemplamos um empréstimo da ordem de 10 a 15 milhões de dólares para sua expansão.

Em Alagoas, estamos construindo o novo cais, tendo em vista os problemas de exportação do açúcar e de outros produtos daquela região. Já este ano completaremos 200 metros de cais e mais 200 no próximo ano, além dos serviços de dragagem que lá estamos executando.

No Pôrto de Aracaju, uma vez que não tivemos tempo, dada a premência, dada a urgência e ao desenvolvimento imenso de Sergipe, de executar em modelo reduzido aqueles estudos, o que requereria cerca de 18 meses, iniciamos, com a Companhia Brasileira de Dragagem, a dragagem da barra de Aracaju, com final previsto para oito metros de profundidade. Já fizemos lançamento de radioisótopos; estão sendo estudados para se analisar o comportamento do problema do assoreamento daquele pôrto. Acreditamos que os resultados devam ser favoráveis e, se assim for, já travamos entendimentos com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para obtenção de financiamento da ordem de 15 a 17 milhões de cruzeiros para a construção de um novo pôrto em Aracaju. Posteriormente, com a chegada das novas dragas encomendadas na Inglaterra, providenciaremos o aprofundamento do canal de acesso àquele pôrto, de vital importância, tendo em vista o grande desenvolvimento econômico daquela importante região do País.

Na Bahia, temos as obras de reaparelhamento portuário, expansão de cais e já se planeja, pelo Centro Industrial de Aratu, a construção de um terminal privativo especializado para aproveitamento das grandes profundidades interiores. Gostaria, principalmente, de citar dois portos especializados. O primeiro é o de Malhado, para exportação de cacau, cuja inauguração está prevista para setembro deste ano — e já temos, hoje, mesmo antes de concluídas as obras, navios atracando, exportando 50/60 mil sacas de cacau. E o terminal especializado de Campinho, para exportação de minérios, cujas obras vão ser reiniciadas dentro dos próximos 30 dias, uma vez que tivemos problemas técnicos a serem resolvidos, que já estão sendo solucionados, e pretendemos que já no primeiro trimestre do ano próximo este pôrto já seja entregue à circulação.

Também, no Rio de Janeiro, estamos executando obras de reaparelhamento, de aquisição de equipamentos novos, modernização, aprofundamento de canais de acesso, bacias de evolução e faixas de acostamento.

Em Santos, acabamos de obter empréstimo de 45 milhões de dólares do Banco Mundial para o plano de expansão do pôrto de Santos, para a margem esquerda. Lá construiremos dois terminais para containers e um silo para 60.000 toneladas, com expansão prevista para 100.000 toneladas de milho e todo acesso ferroviário à margem esquerda do estuário santista, além das obras que realizaremos à margem direita. É a maior obra portuária já realizada, cujo total atingirá, ao fim da execução, em 1974, o equivalente a 100 milhões de dólares.

Já em Paranaguá estamos com as obras de expansão, recuperação, reaparelhamento e principalmente com a

construção de um silo de 30 mil toneladas, silo este que deverá ser inaugurado no mês próximo.

No Porto de Rio Grande, além das obras de recuperação e reaparelhamento portuário, estamos iniciando os estudos e contratação para construção do superporto do Rio Grande ao qual já me referi.

Por último, um fato pertinente de real importância, que é o de terminais especializados. É preciso ressaltar que os portos brasileiros, na sua maioria, foram erguidos no início deste século. Não se podia, nessa época, prever a utilização daqueles graneleiros de grande porte, pelas Marinhas mercantes, setenta anos depois. Assim era um imperativo, para sua utilização imediata, o surgimento desses terminais especializados de grande produtividade e capacidade operacional e anexo aos novos portos em construção. Impunha-se uma progressão paralela dessas duas políticas para se conseguir a adequação da atividade portuária aos avanços da tecnologia moderna, sem que com isso se criassem problemas na situação existente.

A simples importação de petróleo e seus derivados, bem como a distribuição da nossa produção interna, são feitas através de uma rede de terminais privativos aumentando a capacidade de refino e a de consumo, este cada vez maior, dado o incremento das indústrias de fabricação de automóveis e de construção naval, ambas em franca expansão no Brasil.

Os terminais de pesca estão também em fase de estudo e implementação, o primeiro deles em Laguna, Santa Catarina, cooperando, assim, com a política governamental de aproveitamento das riquezas do mar.

Os principais portos serão equipados com unidades mecânicas modernas, que darão grande produtividade e eficiência a toda operação portuária.

O transporte de mercadorias também em containers, através de sistema navio-porto-ferrovia, ou navio-porto-barcaça, ou navio-porto-rodovia, propiciará o surgimento desse transporte porta-a-porta e abrirá uma gama muito ampla de alternativas ao usuário, além de concorrer imperativamente para a redução do custo dos transportes.

Antes de chegar à conclusão, eu gostaria de salientar que o sistema de containers permite o transporte de carga nobre que, neste sistema, permanece intocada, desde o embarque inicial até a sua entrega, no destino.

Outro ponto, igualmente de vital importância e que deve ser salientado na nossa apresentação da questão, é o de que não se pode falar, hoje em dia, em problemas portuários, em desenvolvimento nacional, sem se mencionar o poder marítimo e o conseqüente controle dos mares.

V. Ex.^{as} representam parcela importante do Governo da República Federativa do Brasil; o seu trabalho e a sua orientação ditarão o reaparelhamento, a modernização de nossa Marinha de Guerra. Nossa Armada tem missão vital, missão importante: a manutenção das linhas de navegação, utilizando todos os meios disponíveis.

Aqui posso ver meus Colegas de Marinha, os quais estão cientes de que problema portuário está intimamente ligado ao desenvolvimento de nossa Marinha de Guerra. É preciso que os portos constituam também local de abrigo para os navios da Armada. Se as linhas de navegação forem interrompidas, o coração do País parará, com a conseqüente estagnação.

União Soviética dispõe de uma frota de mais de 500 submarinos, três vezes maior que a frota que Hitler possuía, no início da Segunda Guerra Mundial, e com a qual a Alemanha quase sufocou a Inglaterra.

Portanto, poderemos chegar a linhas de ação, para solucionarmos nosso problema. Analisaremos os aspectos comerciais, estratégicos, militares, econômicos, políticos e políticos-sociais. Formaríamos sociedades de economia mista. Seria a solução para adequação do problema portuário nacional. Criar-se-iam de 4 a 5 portos "classe in-

ternacional", a fim de se evitar a pulverização de recursos ou 8 a 10 portos de cabotagem, sob administração direta do DNPVN, ou deveria o Governo Federal conceder todos os portos aos Estados, deixando que estes os administrassem? Essas linhas de ação, analisadas, estudadas pelo Governo Federal, buscam a eficiência da atuação portuária, que é o que todos nós queremos.

Estabeleceu o Governo diretrizes básicas que estão em implantação, para a descentralização administrativa do sistema portuário, mediante a criação de administração autônoma para cada porto, com responsabilidades e decisões, objetivando o equilíbrio econômico-financeiro.

Dentro das diretrizes do Ex.^{mo} Sr. Ministro Mário Andreazza, o DNPVN está sendo organizado. Tais organizações deverão ser implantadas em 1972. Nelas se prevê o processamento eletrônico de dados de toda a sistemática portuária nacional, visando, principalmente, a produtividade da operação portuária, com eficiência e redução do custo de transportes marítimos.

O Governo, assim, analisando todas estas linhas de ação, resolveu a promoção de sociedades de economia mista para administração dos portos nacionais.

Essas sociedades serão criadas uma por Estado. Serão elas responsáveis pela operação portuária, e serão organizadas como entidades autônomas, auto-suficientes. O Governo, através do DNPVN, manterá seu controle acionário, tendo em vista o caráter de serviço público que essas organizações prestarão à comunidade.

Esta linha de ação foi considerada adequada, exequível e aceitável e, como decisão, o Governo Federal promulgou os Decretos-leis n.ºs 794 e 1.021, criando as sociedades de economia mista e outorgando ao DNPVN o controle dessas sociedades.

Meus senhores, penso assim haver abordado os principais problemas que regem as múltiplas atividades do setor portuário.

Ao encerrar, quero agradecer a honra com que me distinguiram, ao me convidarem para proferir esta palestra.

Quero, ainda, lembrar aos presentes que "o preço da liberdade é a eterna vigilância" e que só a soma das atividades individuais, por maiores ou menores que sejam, permitirá acelerar o processo de desenvolvimento nacional. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Concedo a palavra a quem deseje participar do debate. (Pausa.)

O Cmte. Carlos Cordeiro de Melo, Superintendente da Marinha Mercante, prefere participar do debate.

Estão inscritos 11 Congressistas.

Vamos dar início, concedendo a palavra ao primeiro inscrito, Senador Benedito Ferreira.

O SR. SENADOR BENEDITO FERREIRA — Sr. Presidente, meus senhores, é para mim grande honra representar, nesta Casa, o Estado mais interior, o Estado de Goiás. Poderia, assim, parecer estranha a nossa preocupação com problema tão palpitante como sói ser o problema de portos e vias navegáveis.

Em verdade, mesmo quando na Câmara dos Deputados, eu já me preocupava, e seriamente, com o problema da nossa navegação e, de modo especial, da navegação fluvial. Todos sabem que meu Estado é, talvez, o mais bem aquinhoado pela natureza, circundado que é pelo Araguaia e pelo Tocantins. Lamentavelmente, entretanto, não temos desfrutado dessa grande benesse concedida pela natureza, por faltar ao Brasil, até há bem poucos anos, uma política séria, válida, que buscasse resolver os problemas da Região Amazônica, na qual o meu Estado está incrustado. Estamos preocupados com a não exploração dos nossos recursos ali latentes, especialmente no novo distrito mineral que é a serra dos Carajás. Esta é

interpretada por alguns como tão somente uma reserva de ferro. Na verdade, na região do rio Itacaiuna e do rio Fresco, existem não só o minério de ferro, mas também o manganês em alta escala, também o antracito, por alguns sustentado como asfaltito.

Urge e urgia, de fato, de nossa parte, a preocupação com a construção do Porto de Caratateua, construção esta que, lamentavelmente, se arrasta, há cerca de 20 anos. Até bem pouco, a respeito, tinham-se notícias de alguns estudos, mas nada de objetivo havia sido realizado.

Tive oportunidade de fazer alguns pronunciamentos, na Câmara dos Deputados. No Senado, pude já tratar do assunto e manifestar as minhas apreensões, com relação à construção da estrada de ferro de 900 quilômetros que demandará o Porto de Itaqui, o que poderia, segundo o meu entendimento e os meus receios, vir tirar as nossas condições competitivas do mercado internacional, já que, recentemente, para pegarmos um contrato japonês, nós tivemos de aviltar o nosso preço de minério de ferro, dada a competente instalação. Ora, eu tenho a informar, e V. S.^a irá por certo confirmá-la ou nos esclarecer melhor, que a partir de Itaqui, o Rio Tocantins propicia navegabilidade, à época da estiagem, até 3 metros de calado, e, no período de chuvas, suportaria até 6 metros. Nessas condições, considerando as nossas dificuldades de recursos para investimento, o que significaria a construção dessa estrada de ferro, que, inegavelmente, traria outros benefícios colaterais, beneficiaria, sobretudo, todo o interior maranhense. Mas, considerando a urgência que temos de exportar e a competição existente atualmente no mercado internacional, tenho manifestado a minha preocupação em que a decisão do Governo não seja fundada nos fatos que afloram à primeira vista e viessem, realmente, consultar melhor os interesses nacionais.

E mais ainda: vimos verificando na Região Amazônica, com os incentivos fiscais, através desses recursos, dessas providências mais que válidas do Governo Revolucionário, expansão extraordinária na produção agropastoril.

Ora, sabe V. S.^a, sabemos todos nós que essa produção é, de certa forma, precíval; mesmo o boi, depois de certa idade, passa a ser gravoso. Esses bois estão chegando; o Porto de Belém está assoreado como diz V. S.^a e não tem condições de receber navios de grande curso, em virtude do assoreamento, navios que comportem e tenham câmaras frigoríficas que se prestariam ao transporte dessa carne.

Dai a minha preocupação.

Pediria esclarecimento a V. S.^a para que, mais detidamente, nos dissesse do andamento desse estudo, da viabilização desta obra do Porto de Belém. Especialmente considerando-se que temos em marcha, hoje, através do Ministério dos Transportes, a realização da obra do século, da obra mais importante permitam-se asseverar, que a Transamazônica criará condições de colonização e povoamento, de fato, de uma grande área da região amazônica. Fará até mais: proporcionará condições para a navegação fluvial, naquele desperdício que ali vem ocorrendo, que é o inaproveitamento desta navegabilidade.

Por etapas, eu teria mais algumas perguntas a formular a V. S.^a mas, dado o meu feito um tanto prolixo, gostaria que V. S.^a, por etapas, nos desse informações para tranquilidade nossa, dos homens da região e de todos aqueles que pensam no Brasil como um todo. Querria que V. S.^a nos esclarecesse, em primeiro lugar, se a construção do Porto de Caratateua e a viabilidade dos estudos em que pé estão e as perspectivas para nós de quando estarão os bois, a carne, prontos para embarcar, demandando aos mercados do sul em condições de interesse para os produtores daquela área.

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Para boa ordem dos trabalhos, e porque o número de inscritos vai aumentando, quero que os prezados colegas admitam a limitação no tempo das perguntas, ou seja,

5 minutos para as perguntas. E o Comandante vai me permitir que lhe concedamos 10 minutos para as respostas.

Espero que todos compreendam, porque todos querem ter esta oportunidade.

O SR. COMANDANTE ZAVEN BOGHOSSIAN — Em primeiro lugar, gostaria de apresentar minhas congratulações ao Exmo. Sr. Senador Benedito Ferreira pelo vasto conhecimento que tem desse importante problema nacional. Quase que V. Ex.^a apresentou não apenas a pergunta mas também a resposta, conhecedor que é desse aspecto interessante e de alta relevância. Não se trata de conhecer, de antemão, a pergunta, porém, por coincidência, pela relevância do assunto, eu me permiti trazer aquele quadro-mural, que é o problema de escoamento de minérios da Serra dos Carajás. A Dra. Isa me auxiliara, indicando com a vareta a região no mapa.

O Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis tem estudado, minuciosamente, o problema de escoamentos de minérios da Serra dos Carajás e, para isso, tem assinado convênio com a Empresa de Mineração da Amazônia e outras entidades ligadas àquela área, para definição desse processo.

Existem duas alternativas básicas para a solução. Falarei, inicialmente, sobre a primeira: a alternativa ferroviária. Porque nós somos "Portos e Vias Navegáveis". Então, vou responder com "portos".

Estamos construindo em Itaqui, no Maranhão, um porto com um calado de mais de 100 pés, mais de 30 m de profundidade em maré cheia. Este porto recebe navios graneleiros de qualquer tonelagem e, por isso, pelos investimentos que o Governo Federal já fez naquela área, representaria este porto a solução para a exportação deste minério.

Como Diretor de Portos exclusivamente, e com os poucos recursos de que disponho, diria: "Bom, já estou com o porto pronto, deixa a Rede Ferroviária fazer este acesso ferroviário em 900 km." Mas o custo é de Cr\$ 300.000,00 por km, e daí nós teríamos um acesso ferroviário de alto custo, oneroso, como muito bem disse V. Ex.^a, o custo desses minérios.

Essa seria uma alternativa ferroviária, em que a solução Itaqui, falando egoisticamente, como Diretor de Portos, seria defensável. Mas, acima de tudo, pensando mais no Brasil e na política de desenvolvimento das vias fluviais — transporte que representa hoje um décimo do custo do transporte rodoviário e um quinto do transporte ferroviário — a solução vias navegáveis é a que se impõe.

No entanto, para que atinjamos esta solução vias navegáveis, outros ministérios deverão, efetivamente, participar da solução do problema.

As jazidas são encontradas ali onde está marcado, próximo do rio Itacaiunas. Essas jazidas poderão ser levadas, diretamente, por transbordo ao Itacaiunas, bastando nesse afluente construirmos cerca de cinco pequenas barragens, a fim de vencermos os desníveis existentes, que vão de 175 metros até a cidade de Marabá, num valor de 95 metros, numa diferença de 85 metros de desnível. Para isto serão construídas essas barragens eclusadas. Daí por diante, pelo Rio Tocantins, poderíamos ir sem problema até Jatobal. De Jatobal em diante, encontraríamos a cachoeira de Itaboca, de transposição muito difícil e cuja única solução seria o contorno, dado o custo real desse investimento. Fazendo esse contorno que, naturalmente, oneraria de pouco esse transporte, voltaríamos a navegação pelo Tucuruí, fazendo aquela pequena barragem na cota 30 metros, barragem essa que deveria ser feita pela ELETROBRÁS, a fim de aproveitar o potencial energético dessa área. De Tucuruí em diante, em comboios integrados de chatas, empurrados por ~~uma~~ purradores, o minério poderia ser levado facilmente até Belém e, dali, ao porto do Baixio de Espadarte. Devido aos problemas de profundidade, não poderíamos escoar

esse minério por Caratateua. Então torna-se imperiosa a construção em cima do Baixio de Espadarte, de um porto-ilha específico para exportação desse minério.

Caratateua, assim, para exportação de minério, para ser defendida dentro do aspecto de viabilidade econômica, não poderia constituir solução para o problema do minério de Carajás. Caratateua poderia, sim, se constituir solução para o Porto de Belém, cujo assoreamento é da ordem de 750.000 m³ por ano, e cuja dragagem tem de ser feita constantemente. Assim, tão logo a comissão complete seus estudos e sejam levados ao Governo Federal, a decisão, creio eu, deverá ser a do desenvolvimento das vias navegáveis. Até hoje, no Brasil, a navegação fluvial ficou à mercê da construção de barragens, para aproveitamento de hidrelétrica, enquanto que nos países desenvolvidos a navegação fluvial constitui prioridade principal. Se o Governo Federal, ao aprovar o plano hidroviário nacional, decidir se lançar com firmeza para o plano hidroviário nacional, a solução hidroviária é a recomendável para o problema dos minérios da Serra dos Carajás.

O SR. SENADOR BENEDITO FERREIRA (Inicialmente sem microfone.) — Isto interessa ao Brasil todo, e de perto a 3/4 do território nacional.

Trata-se de um estudo — é a outra seguinte pergunta. Tive informação, mas não obtive dados objetivos, de que seria a construção de uma barragem, no chamado Lago da Paz e que buscaria essa barragem o refluir das águas, parece-me, do Tapajós ou do Xingu, que viria para o Araguaia, afogar as corredeiras e dando àquela área toda, naquele rio, condições de franca navegabilidade.

A minha pergunta se amplia: se com essa medida, se com essa providência nós não afogáramos também aquelas corredeiras mais adiante, como é o caso da Cachoeira de Itaboca, na qual poderia ser construída uma barragem para uma hidrelétrica que geraria inicialmente um milhão de kw? Essas informações, quero crer, são da maior validade para o nosso conhecimento e, por que não dizer, para a tranquilidade dos nossos representados.

O SR. COMANDANTE ZAVEN BOGHOSSIAN — Realmente, esses estudos existem e estão sendo levados em consideração.

A viabilidade econômica e técnica desses projetos não tem encontrado índices mais elevados que sobrepujem essa solução, digamos, quase que mista, devido ao pequeno transbordo que seríamos obrigados a efetuar, utilizando o sistema de pequenas barragens eclusadas, conforme está apresentado. Hoje em dia, os resultados dos estudos que foram realizados têm apresentado como viabilidade econômica e técnica, mais no seu aspecto econômico, um maior numerador da fração para as pequenas barragens eclusadas, na solução transbordo-cachoeira.

O SR. SENADOR BENEDITO FERREIRA — Sr. Presidente, só nos resta no final agradecer ao ilustrado Comandante, de nome tão complicado, mas que não é complicado nos seus esclarecimentos e a gente percebe que bem andou nosso Ministro dos Transportes em designando S. S.^a para tão importante cargo.

Muito obrigado.

O SR. COMANDANTE ZAVEN BOGHOSSIAN — Obrigado a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Antônio Florêncio.

O SR. DEPUTADO ANTÔNIO FLORENCIO — Prezado Comandante Boghossian, foi uma satisfação imensa ouvi-lo mais uma vez a respeito do que vem fazendo à frente do Departamento que dirige. Tive a felicidade de acompanhar o problema do transporte de sal, quando V. S.^a o estava equacionando. E vi a maneira como o enfrentava, sem temor, passando por cima de tudo quanto era dificuldade com que se deparava, e vejo que da mesma forma está procedendo com relação a todos os demais

problemas portuários do Brasil. Como é natural, me deterei no problema do transporte de sal.

Tive a felicidade, como disse, de acompanhar o desenvolvimento desse projeto. Sei que está bem equacionado e já no próximo ano, se Deus quiser, teremos nosso sal do Rio Grande do Norte embarcado em uma instalação adequada. Entretanto, Sr. Comandante, temos acompanhado as entrevistas e tudo o mais que tem sido publicado em nossa imprensa, com relação aos recursos obtidos para o reaparelhamento dos principais portos. Não vi menção aos terminais de descarga para o sal. Sabemos que no equacionamento do problema estavam previstos terminais de descarga de sal, numa velocidade adequada para corresponder ao embarque nos portos do Rio de Janeiro, Santos e Rio Grande.

Também pleiteamos o reaparelhamento do Porto de Cabo Frio, sabendo-se que aquele porto recebeu 180 mil toneladas de sal por ano e dentro de dois anos terá que receber o dobro disso ou seja 360 mil toneladas.

No Porto de Santos é exatamente onde temos o principal problema. A nossa indústria de transformação está se localizando quase na sua totalidade na Região de São Paulo. A indústria petroquímica necessita do sal da mesma forma que necessita dos subprodutos de petróleo, porque toda transformação se faz paralelamente utilizando também o cloro, que é um subproduto do sal. Tanto assim que todas as ampliações previstas, nas atuais instalações de sódio e de clorato, são ainda insuficientes para atender as necessidades desta nova indústria que surge.

Existe já projetos imensos para estarem concluídos dentro de quatro anos, quando então o Porto de Santos terá que receber quase um milhão de toneladas de sal por ano. Sabendo-se ainda as dificuldades que existem naquele porto para o transporte desta imensa produção para o interior, é indispensável a construção de um armazém regulador não só para atender a indústria de transformação como também a pecuária, cujo abastecimento é feito em sua maior parte através do Porto de Santos, como é o caso de Goiás, em que os vagões vindos do interior trazendo a produção voltam geralmente levando sal. Torna-se indispensável armazém com grande capacidade e aparelhado para receber o sal na mesma velocidade, ou que dê a mesma rentabilidade ao navio que dará o porto de carregamento.

No Porto de Rio Grande, temos, também, o mesmo problema. É ele, hoje, o terceiro porto recebedor de sal. Não há projeto de indústria de transformação, mas a pecuária se desenvolve naquela região, cada dia mais sofisticada, e, para isso, o sal é indispensável. Não se pode pensar em boa produtividade da pecuária, sem adequado fornecimento de sal à sua alimentação.

Por este motivo, perguntaria a S. S.^a quais as providências programadas pelo seu Departamento, para equacionar o problema da descarga de sal, a partir do momento em que o terminal salineiro esteja fazendo o embarque à velocidade de 1.500 toneladas, que é a projetada por S. S.^a

O SR. COMANDANTE ZAVEN BOGHOSSIAN — Em primeiro lugar, quero agradecer a S. Ex.^a o Sr. Deputado Antônio Florêncio as referências elogiosas à minha pessoa. É verdade que trabalhamos juntos para a implantação do Terminal Salineiro de Areia Branca. O mérito é de todos nós, brasileiros, que nos preocupamos com esse importante problema.

É bem verdade que, no presente estado, estamos aparelhando o Porto do Rio de Janeiro, com grades especiais para sal, os de Santos e Rio Grande.

No Porto de Santos, dentro do plano de expansão para a margem esquerda, em que já estamos construindo um terminal para fertilizantes, solicitamos à firma que está executando os estudos de viabilidade técnica do projeto, uma adaptação do Terminal Cândido Gaffrée Guinle, para fertilizantes, que foi projetado com bases suficientes para o aproveitamento da Seção II na descarga de sal.

Assim, pretendemos, em Santos, resolvê-lo, com o desenvolvimento da margem esquerda.

Pelo projeto básico, o superporto do Rio Grande terá especificamente um terminal salineiro.

Sr. Presidente, sugeriria que a Comissão também ouvisse o Sr. Carlos Cordeiro de Melo, Superintendente da SUNAMAM, que dissertaria sobre navios-graneleiros de sal, planejamento, aproveitamento desses navios-graneleiros no transporte de sal na cabotagem nacional.

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Acolhendo a sugestão do Sr. Com. Zaven Boghossian, Diretor do DNPVN, esta comissão ouvirá a palavra do Sr. Carlos Cordeiro de Melo, Superintendente da SUNAMAM.

O SR. COMANDANTE CARLOS CORDEIRO DE MELO — Sr. Presidente e Srs. Congressistas, farei prévia incursão sobre a filosofia em que está calcada a eleição pelos armadores da escolha do tipo de carga.

Atualmente existe conceituação muito objetiva por parte dos armadores. Realmente, eles têm trabalhado na pesquisa de mercado, com vistas ao lançamento, à iniciativa sobre projetos de viabilidade econômica. Assim, na nova era que estamos atravessando, essa objetividade criou para o setor de Marinha Mercante uma condicionante muito mais firme para a realização dessas empreitadas, que são realizadas com uma segurança de êxito muito maior do que em épocas anteriores.

A realidade da conceituação econômica para esses empreendimentos é um fato. Todos os empreendimentos dessa natureza são, hoje, analisados sob ponto de vista de viabilidade econômica, porque a condicionante econômica é realmente marcante, ela é implacável e inexorável. O homem de iniciativa privada que queira se lançar a um empreendimento dessa natureza, sem fazer uma análise prévia da sua viabilidade, ele arrisca realmente a sua economia a uma deterioração porque dentro dos padrões que o binômio Governo e iniciativa privada estão trazendo a esse novo Brasil é de um amparo do Governo. Um amparo, inclusive no estudo de viabilidade, mas nunca um amparo paternalístico para continuidade de iniciativas que tendam a ser de deterioração econômica dos setores.

Feita esta introdução a resposta, eu diria que o problema do sal foi, realmente, enfrentado com muita segurança, com muita coragem pelo Governo, na criação de um terminal em que se trouxe aquele problema uma solução de viabilidade econômica, com o atendimento também do problema social da área e que vai deixar uma perspectiva, aos armadores do sal, de se utilizarem dessa solução das ilhas e dos terminais, trazendo a esse tipo de transporte um novo enfoque, uma nova dimensão, que é a do transporte de barcaças. Porque ali há dois problemas, o do transporte em barcaças e o do transporte do granel, na saída do sal.

O problema está pôsto na mesa das cogitações dos armadores. Estamos em diálogo com eles, discutindo as possibilidades de ordem econômica para que se lancem nesses empreendimentos. Estamos apresentando a coisa com toda a crueza dos problemas que terão de enfrentar. Mas é um desafio à iniciativa privada, muito mais do que ao Governo, porque a iniciativa privada que se atém àquele tipo de transporte é que terá de dimensionar a problemática a se encarar e tirar da solução os meios próprios a enfrentar o programa, com economicidade e com lucratividade.

Realmente, é um programa novo que se apresentará. As frotas que ali estão operando, serão praticamente alienadas, sairão daquele tipo de tráfego. Já estão saindo; inclusive, um dos armadores mais tradicionais da área está alienando a sua frota, e a SUNAMAM, dentro dos recursos postos à sua disposição, para financiar uma armação realmente objetiva, realmente especializada, está com seus planos de financiamentos abertos a esse tipo de emprei-

tada, mas no aguardo dos estudos que sejam apresentados pelos próprios empresários. Nós, naturalmente, estaremos prontos a ajudá-los nessa busca, nessa pesquisa, nesse gol, mas essa perseguição e esse encontro é muito mais dos empresários do que do Governo.

O Governo se limitará ao trabalho realístico de dar apoio à iniciativa que for analisada, dentro da triagem a que se submetem todos esses projetos, para ver da viabilidade também do Governo emprestar esse dinheiro e ter a resposta a essa atividade econômica.

O problema do transporte de sal está lançado na mesa das especulações, aos homens da iniciativa privada, do transporte marítimo e realmente há, no momento, o sentido de pesquisa bem acelerado para que com a solução dos terminais marítimos de sal já estejam, àquela época, dimensionadas as frotas que darão vazão ao comércio exterior de sal, para todo o mercado em potencial que existe e do qual sobressai o mercado japonês, como grande absorvedor desse produto.

O SR. DEPUTADO ANTÔNIO FLORENCIO — Sr. Presidente, eu pediria licença a V. Ex.^a para me propor a fazer algumas perguntas ao nosso ilustre convidado, uma vez que parece que será retardado o comparecimento de S. S.^a à Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados. Pediria, então, permissão para fazer algumas indagações ao Comandante Cordeiro de Melo.

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Tem V. Ex.^a a palavra.

O SR. DEPUTADO ANTÔNIO FLORENCIO — Sabemos que o transporte de sal hoje representa mais de 40% de nosso transporte de cabotagem. Sabemos da importância que tem esse transporte para as empresas de navegação. Temos conhecimento de que elas se movimentam ativamente no sentido de equacionar esses problemas e há, de certo modo, uma certa pressão daquelas que estão melhor situadas.

Entretanto não existe, até o momento, tanto quanto se sabe, nenhum navio especializado para o transporte, em condições de arcar com a responsabilidade desse transporte, a partir do momento em que haja condições de fazer o embarque com adequabilidade. E esse transporte é feito, hoje, através de navios de carga geral, como V. S.^a acabou de dizer, com toda aquela onerosidade do manuseio desse tipo de carga com navios inadequados.

Existe, no momento, grande potencial de frete de retorno, ou seja, de navios que vão levar o minério de ferro para os Estados Unidos, principalmente para a costa leste, onde não existem portos de grande profundidade, tanto assim que a DOCENAVE tem utilizado pequenos navios — que são aqueles graneleiros que foram construídos, inclusive, para o transporte de sal, de 18 mil toneladas — e se planeja construir navios de 50 mil toneladas, para o mesmo transporte. Nós sabemos que dentro de três anos no máximo não teremos mais frete de trigo dos Estados Unidos para cá — pelo menos é a pretensão do Brasil de não mais importar trigo daqui a três anos.

Resta o carvão. Também no setor do carvão as nossas siderúrgicas estão planejando suas ampliações, já com vista ao carvão nacional, utilizando novos métodos em que o carvão nacional poderá ser utilizado com maior intensidade. Logo, não haveria mais o frete de retorno. Sabemos também que o frete de retorno hoje, da costa leste dos Estados Unidos para o Porto do Rio de Janeiro e para o Porto de Santos é de três e meio a quatro dólares, livre. Com esse frete, sabendo ainda que esses navios terão que passar forçosamente na costa do Rio Grande do Norte, não seria este o meio de transporte ideal, ou seja o navio ideal para o transporte de sal, especialmente para os grandes portos?

O SR. COMANDANTE CARLOS CORDEIRO DE MELO — A pergunta, realmente, envolve resposta de longa duração; eu teria que incursionar em vários trá-

feitos de Marinha Mercante. Mas posso adiantar que, na segunda quinzena do mês passado, referendado pelo Sr. Ministro dos Transportes, a Superintendência Nacional de Marinha Mercante firmou grande contrato de pesquisa com uma das principais empresas de Consultoria de Planejamento no Brasil, justamente para analisar toda essa problemática do decênio ou da década, com vistas às demandas de transporte para cabotagem. Temos também um convênio com o DNPVN, para análise do problema específico de terminais. Digo isto apenas para mostrar que as autoridades estão acompanhando esse desenvolvimento célere por que estamos passando e fazendo uma antecipação de soluções para tais problemas.

A pergunta é pertinente no que diz respeito ao fato de que esses navios talvez sejam os mais compatíveis com o tipo de carga, e provavelmente por imposição econômica — isto é importante — será efetivado. Mas sempre por imposição econômica. Esse é o aspecto para nós muito importante. É que a Superintendência está no papel de coordenador de todo esse processamento econômico; ela fiscaliza, cria normas, mas sempre submetida e sempre atenta à imposição de ordem econômica. Porque a economia é impiedosa. Se realmente, dentro de uma análise econômica, se verificar que se deve obedecer a essa disponibilidade de carga, com ônus para a exploração, terá de ser assim. Não poderemos nunca pensar em solução de subsidiar um tipo de transporte apenas para atender a uma solução transitória. Temos que pensar em termos realmente de grandes dimensões a longo prazo.

De modo que, realmente, a resposta é afirmativa. Provavelmente, por imposição econômica, estes espaços vazios serão utilizados no transporte de sal. Estamos esperando que saiam os resultados dos estudos encomendados e que mostrarão uma solução, provavelmente diversa desta.

Teremos que interessar os armadores que se dispõem a receber quantidades de sal menores, com carga de retorno exclusivamente na cabotagem, para fazer o tráfego de mercadorias de graneis na cabotagem.

Além, aproveito-me da oportunidade para me estender em rápidas considerações, que é de elucidação a tantas ilustres pessoas dirigentes nacionais, que estão aqui, porque são parte da Nação que dirigem.

Muitas vezes estamos sujeitos a análises desinformadas a respeito do problema da cabotagem e me permitiria enfocar o problema da cabotagem brasileira como um problema típico de eleição.

É eleição do usuário. O usuário elege o tipo de transporte que ele quer utilizar, como elege o tipo de qualquer objeto ou de qualquer coisa de que depende para a sua satisfação íntima. Então, o usuário escolheu o tipo de transporte de cabotagem para o transporte do granel, e aliou do transporte de cabotagem, o transporte da carga geral. Esse é um processo eletivo, é um processo que temos que admitir que ele existe, e que não se poderá nunca impor que a carga geral volte à cabotagem. É sobretudo processo de escolha do usuário, que escolheu que a sua carga geral seja transportada em rodovia ou em ferrovia. Isso é imposição de ordem econômica, porque o usuário considera melhor, e lhe satisfaz mais, mandar a carga geral por rodovia do que mandar por navios. Praticamente isto se passa no Brasil, e se passa no mundo inteiro.

Agora, a cabotagem não diminui; o nível de cabotagem é crescente, porque ao mesmo tempo que ele perde na carga geral, ele ganha no granel. Este ano que acabamos de passar, de 70, a carga geral continuou caindo e o granel ultrapassou a queda da carga geral. E nós temos na cabotagem nível crescente de transporte, embora com queda na carga geral.

Então, é eminentemente um processo eletivo. Não se pode querer vedar o acesso do progresso e da evolução.

Não poderíamos, por exemplo, hoje — permitam-me até a irreverência — querer criar o "tapa-olho", e pretender evitar que a evolução agrida uma série de conceitos. E não há por que querer impor determinados anticoncepcionais quando a pilula é de acesso a todo mundo. É a evolução, e não adianta deblaterar vendendo outros produtos, quando se tem um produto que vingou, que está completamente concretizado dentro da eleição pública, do usuário, que é o de jogar na cabotagem, especificamente, o granel, aliando dessa mesma cabotagem a carga geral.

De modo que a pergunta me ensejou este esclarecimento, que provavelmente antecipa resposta a alguma pergunta que exista. Daí por que os terminais especializados de graneis, que estão sendo implantados pelo Governo em atendimento a essa intenção do usuário.

O SR. DEPUTADO ANTÔNIO FLORENCIO — Sr. Presidente, uma última pergunta. Só para o Comandante informar-se nessa pesquisa que está sendo feita o Lóide Brasileiro está incluído.

O SR. COMANDANTE CARLOS CORDEIRO DE MELLO — Afirmativo.

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Srs. Deputados, o Sr. Comandante Zaven Boghossian vê que não há tempo para atender a todos, numa exposição demorada como cada um está fazendo, porque cada um tem o seu problema e quer expô-lo a seu jeito. Ele, amanhã, às 10 horas, estará na Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados, para atender a todos os Deputados inscritos agora e mesmo não inscritos.

Assim facilita nossos trabalhos. Ele está sentindo que não há tempo para atender a todos os inscritos. Então, ele tomou a deliberação própria de ficar aqui, e, amanhã, às 10 horas, estar presente na Comissão dos Transportes para atender aos Srs. Deputados, esses que estão inscritos e outros que vierem a se inscrever mais tarde.

O SR. DEPUTADO DYRNO PIRES FERREIRA — (Sem microfone.)

O SR. DEPUTADO ALAIR FERREIRA — Sr. Presidente, apenas para uma questão de ordem.

Pediria a V. Ex.^a que reconsiderasse essa disposição de apenas ouvir os Srs. Senadores, transformando a decisão de V. Ex.^a num apelo a todos os Srs. Deputados que aqui se encontram e que têm interesse, tanto quanto os Srs. Senadores de nossos Estados, na discussão da matéria. Então V. Ex.^a poderia tão-somente pedir a todos os Srs. Senadores e Deputados para que deixassem completamente os agradecimentos ao Sr. Diretor-Geral do Departamento e ao Sr. Ministro dos Transportes e acabassem, de uma vez por todas, com todas essas gentilezas muito próprias de parlamentares e focalizassem diretamente o problema dos seus Estados, para que o Sr. Diretor-Geral do Departamento de pronto respondesse aos Srs. Deputados e Senadores, também, sem precisar S. Ex.^a de agradecer as gentilezas que todos nós, Deputados e Senadores, tributamos a S. Ex.^a

É o apelo que faço. Não pelo adiantado da hora, mas porque corre o perigo de, amanhã, o Comandante não poder comparecer. Todos nós temos o mais alto interesse de ouvir o Sr. Diretor do Departamento. E sabe. V. Ex.^a, tão bem quanto eu, que alguns Deputados poderão viajar.

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Mas, nobre Deputado, eu não tive a iniciativa. O Comandante percebeu que era impraticável. Ele gostaria de atender a todos que estão inscritos, mas infelizmente há uma hora determinada, um espaço de tempo determinado. (Pausa.)

Já que não chegamos a um acôrdo, porque os Srs. Deputados estão entendendo que, amanhã, talvez não possam comparecer, e fazem questão de hoje interpelar o Sr. Diretor do Departamento, vamos atender à inscrição que está feita. Agora, peço aos nobres colegas que atendam à limitação do tempo. Cada um quer fazer uma expo-

sição a seu jeito. Muitos ficarão prejudicados. Experimentemos se este apêlo dará resultados positivos.

Concedo a palavra ao nobre Deputado Vasco Netto.

O SR. DEPUTADO VASCO NETTO — Sr. Presidente, farei um pequeno preâmbulo porque dois assuntos me apaixonam: Cristo e Transportes. Não quero perder a oportunidade de ter um debate mais longo amanhã, então cedo hoje para ganhar tempo amanhã, principalmente porque o Comandante falou que a carga está fugindo por imperativo seletivo do usuário. Tenho minhas dúvidas.

Este é um assunto que me apaixona e há sobre ele muita coisa a ser dita.

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Alair Ferreira.

O SR. DEPUTADO ALAIR FERREIRA — Sr. Presidente, também reservo-me para amanhã, na reunião que teremos na Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados, deixando hoje que apenas os Srs. Senadores usem da palavra.

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Concedo a palavra ao nobre Senador Alexandre Costa.

O SR. SENADOR ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, Sr. Comandante Boghossian, Srs. Deputados, disponho de um determinado tempo e lamento muito contrariar a opinião do nobre Deputado que há pouco sugeriu, para iniciar congratulando-me com V. Ex.^a pelo brilho da exposição que acaba de fazer e pelo elevado grau de conhecimentos que dão a V. Ex.^a autoridade para dirigir repartição tão complexa como é o DNPVN no Brasil.

Tive a oportunidade e a grande satisfação — e por que não dizer, a honra — de participar, há poucos meses, quando presentes V. Ex.^a e o Exmo. Sr. Presidente da República, da solenidade de inauguração dos 120 metros de cais do porto de Itaqui, em São Luís, Maranhão, Estado que com muita honra represento nesta Casa. Diria a V. Ex.^a que aquilo foi um sonho de século do povo maranhense. Cresci ouvindo falar em porto de Itaqui, e só agora, já passado mais para lá do que para cá, pude ver concretizados os 120 primeiros metros de cais, realizados pelo DNPVN na direção de V. Ex.^a

Agora, Sr. Comandante, concluídos os 120 primeiros metros de cais, concluído o ramal ferroviário que liga o porto de Itaqui para o que, com muita honra e muita satisfação, posso dizer, contribuí, colaborei; quando na Comissão de Orçamento da Câmara Federal, como um dos membros e Relator, pude dar a dotação necessária para que aquele ramal fosse concluído; terminada a pavimentação rodoviária ligando a BR-135 e a BR-121, que liga São Luís ao porto de Itaqui, reduzindo a distância de mais de 30 km para 6 km apenas, da cidade de São Luís ao porto de Itaqui; tudo isto realizado, sendo como V. Ex.^a diz Itaqui um porto privilegiado, um dos melhores da região, fadado a receber os minérios lá da terra dos carajás, sem dúvida nenhuma, o que é motivo de muita satisfação, embora o nobre Senador Benedito Ferreira pretendesse que o fosse por outros meios, mas é a própria natureza que ajudou o Maranhão a ter um porto natural de grande calado, apto a receber navio de qualquer calado; construída mais da metade da estrada que liga Santa Luzia, no Maranhão, a Açailândia, às margens da Belém-Brasília, estrada que deverá ser concluída dentro de 6 ou 8 meses mais; dada a situação geográfica e as condições da natureza não tenho dúvidas de que Itaqui será o porto de Brasília, a Capital Federal; por ser um porto que não irá prestar qualquer despesa à Nação para que possa funcionar, tratando-se de porto moderno de grande calado dadas essas condições todas, quando nova etapa em metros de cais serão entregues ao povo maranhense, perguntaria a V. Ex.^a por que não é dada prioridade para a construção imediata das instalações, dos armazéns, dos guindastes, da continuidade do cais, tendo em vista todas essas particularidades com que a Natureza ajudou o Maranhão a possuir o porto que irá prestar, naquela região, grandes serviços ao Brasil e ao meu Estado.

São estas as minhas perguntas a S. S.^a, dada a exiguidade do tempo e ainda ao respeito ao nosso Presidente. E, para que não haja réplica, quero agradecer a S. S.^a, pelas respostas, e dizer-lhe que nós, do Maranhão, que ontem acreditamos, e vimos concretizar o seu trabalho, acreditaremos, no futuro, nesse mesmo trabalho e nesse mesmo elevado espírito público, para a concretização daquela obra tão desejada pelos maranhenses, e concretizada na Administração Médici, pelo seu Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis.

O SR. COMANDANTE ZAVEN BOGHOSSIAN — V. Ex.^a disse muito bem que não haverá réplica, por um fato importantíssimo.

A maior prioridade que, na minha administração, foi dada a um porto, já foi dada ao porto de Itaqui. Essa prioridade foi tal que como prova da decisão do Governo federal de que esse porto tivesse a sua primeira etapa terminada este ano, o Ano Portuário Nacional, instituí, com a autorização do Ministro Mário Andreazza, o prêmio de mil cruzeiros por dia de antecipação na entrega do primeiro armazém do porto de Itaqui, obra essa prevista para conclusão em novembro.

Além disso, já determinei a ida de um engenheiro à Alemanha, para que, lá, tomasse todas as providências para a chegada, ainda este ano, e, mesmo sem a ligação elétrica — já em vias de contratação, dos guindastes a Itaqui. Não terminaremos apenas os 150m de cais este ano. Foi dada ordem para conclusão dos 425m iniciais desse cais. Os trabalhos estão sendo executados em programa de 18 horas por dia. Apenas a Natureza tem sido tão má para o Maranhão, deixando esse Estado sem porto por mais de cem anos... Tem chovido constantemente e, dessa forma, o ritmo de trabalho diminuiu para 15 horas por dia. Prioridade mais rápida, nem para o casamento de minha filha.

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Tem a palavra o nobre Senador Domicio Gondim. (Pausa.)

S. Ex.^a não está presente.

Tem a palavra o nobre Senador Luis Cavalcanti.

O SR. SENADOR LUIZ CAVALCANTI — Sr. Presidente, assim como notei, com muito agrado, que o ilustre Camarada, o Comte. Zaven Boghossian, Diretor do DNPVN — e digo camarada porque também sou oficial da Reserva do Exército —, assim como notei que o ilustre Camarada observou a advertência de conhecido profetizador que dizia: "nem os anjos deixam de fatigar o auditorio", se notei que S. S.^a falou não mais de 50 minutos, também serei muito breve.

Tenho duas perguntas. 1.^a) por curiosidade, gostaria de saber qual a evolução, qual a aceitação do container no País? E, se possível, qual a relação em peso ou volume da carga transportada em container em relação à carga geral?

A segunda pergunta diz respeito ao porto da capital de meu Estado, de Maceió. Gostaria de saber, tendo em vista essa tendência dos monstruosos graneleiros e tendo em vista, também, que o principal produto do meu Estado, o açúcar, tende a ser transportado em graneleiros, gostaria de saber quais as perspectivas do porto de Maceió, especialmente no que diz respeito ao transporte de açúcar?

O SR. COMANDANTE ZAVEN BOGHOSSIAN — A primeira pergunta eu diria que há um princípio básico na economia de transporte de container que vem sendo seguido na Europa, que tem definido a instalação de containers e que tem sido explicado como a razão principal do declínio do transporte por container em alguns países da Europa. A resposta é muito simples.

Toda vez que um container sai de um navio e não é depositado em quatro rodas, ele começa a ser antieconômico. Não há transporte de container que não seja aquele feito em circuito fechado e com o mínimo tempo

de espera. Assim o container deve desembarcar em trens de estrada de ferro ou em cima de caminhões para que se faça sempre em circuitos fechados com cargas de retorno.

Existem nos Estados Unidos companhias especializadas para fazer o acompanhamento do container, desde o instante em que ele passa. Assim no Brasil, a não ser que se desenvolva, e isto está sendo planejado com vital empenho, o problema de containers por rodovias ou ferrovias, a tendência de crescimento do transporte de chegada de carga **containersada** no Brasil não será de vulto a sobrepujar o transporte de carga em moldes convencionais.

A experiência que teremos em Santos, com a construção de dois terminais visa, dentro do estudo da viabilidade técnico-econômica, atender precipuamente à área Sul do País, área que se tem desenvolvido em transporte de containers, uma vez que, por via rodoviária, já se tem containers transportados para o Uruguai e Argentina.

Assim, é verdadeira a assertiva de que, o transporte por containers no Brasil merecerá um período como o que os americanos chamam de *tryout*. Acredito, após a construção do terminal especializado em Santos, ainda teremos um período de dois anos para sua verdadeira implementação.

Quanto à segunda pergunta que V. Ex.^a formulou sobre o cais de Maceió, realmente o problema de exportação do açúcar assume proporções vultosas, principalmente com a demanda grande que os Estados Unidos têm apresentado.

Dentro do nosso planejamento, e com as informações obtidas do Ministério da Indústria e do Comércio, já temos conhecimento de que o aditamento de 400 metros já passará a ser insuficiente, dado o crescimento vertiginoso da produção de Alagoas. Assim é que, com a aquisição de duas novas dragas ora sendo construídas na Escócia, a primeira de sucção e recalque, a segunda transportadora, pretendemos executar o aprofundamento de todos os portos do Norte e do Nordeste, que receberão transporte por granel. Assim é que Maceió está, definitivamente, incluída como um dos portos prioritários para ter aprofundamento do canal de acesso e bacia de evolução.

Entretanto, a construção do cais antigo não tem permitido uma dragagem, junto à sua orla, de profundidade superior a 14 metros porque, ao tempo em que foi construído, não se previa a possibilidade de, em se dragando acima de 14 metros, próximo àquela zona do cais antigo, haver o que se chama um acomodamento de massas.

Dêsse modo a solução para Maceió será, realmente, a busca de grandes profundidades, em extensão maior do que a que temos. Esses assuntos já estão sendo vivamente estudados no nosso plano de buscas de grandes profundidades, lançamentos de terminais em maiores profundidades.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rozendo de Souza) — Muito obrigado.

Tem a palavra o Sr. Deputado Heraldo Lemos. (Pausa.)

S. Ex.^a não está presente.

Tem a palavra o Sr. Deputado Maia Neto.

S. Ex.^a não está presente.

O SR. DEPUTADO ALAIR FERREIRA — Sr. Presidente, apenas para uma questão de ordem. Como os Srs. Deputados Heraldo Lemos e Maia Neto, no momento, não se encontram no recinto desta Comissão, acredito, não havendo mais Senadores inscritos para falar, dentro do critério estabelecido, então faria uma sugestão a V. Ex.^a, Sr. Presidente, no sentido de que se algum Deputado aqui presente desejar formular alguma pergun-

ta hoje ou tentar um debate hoje, que o faça, e que não haja mais aquela seqüência.

Eu, por exemplo, já pedi a exclusão do meu nome. O Deputado Dyrno Pires Ferreira já pediu a exclusão do seu nome para hoje, estando inscrito para amanhã. Se algum Sr. Deputado presente desejar debater o problema, que o faça. Esta a sugestão que faço a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE Deputado Rozendo de Souza) — A Presidência da Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados está perfeitamente integrada com a Presidência da Comissão de Transportes do Senado. Estamos acertando a convocação de reunião conjunta para os assuntos relativos às nossas Comissões a fim de evitarmos a falta de entrosamento em matéria de interesse comum.

Vamos ver se nos entendemos, e tenho certeza de que o conseguiremos no sentido de que as Comissões de Transportes do Senado e da Câmara convoquem conjuntamente. Vamos ver quais os órgãos que a Câmara patrocinaria e quais os que o Senado patrocinaria, mas a convocação seria conjunta. Hoje não se observou a formalística, houve entendimento verbal dos dois presidentes. Confesso que estou com a responsabilidade para amanhã, a fim de convocar os outros Deputados que hoje não tiveram a oportunidade de falar, dada a preocupação do tempo.

Eu já tomei providências há pouco. Por sorte, a Comissão de Transportes da Câmara está convocada para uma reunião extraordinária amanhã, uma vez que há projeto urgente para relatar. Já providenciei, aqui, através de telefonema, para a secretária avisar que V. S.^a e o Sr. Superintendente da SUNAMAN estarão lá amanhã, às 10 horas.

O SR. DEPUTADO ALAIR FERREIRA — Sr. Presidente, peço um aparte para rejeitar a expressão *por sorte*. É pela alta e competente presidência de V. Ex.^a que funciona a nossa Comissão de Transportes, não por sorte. A V. Ex.^a e ao Senador Leandro Maciel, eu me permito trazer aqui as maiores congratulações por esta magnífica reunião, em que a Comissão de Transporte, reunindo Câmara e Senado, Congresso Nacional, tomou conhecimento de pelo menos uma boa parte do assunto, pela palavra de umas das maiores autoridades portuárias do Brasil — o Comandante Zaven Boghossian, Diretor do DNPVN, magnificamente assessorado pelo Dr. Marcos e pela Dra. Isa Rondon, fazendo-se acompanhar ainda pelo Comandante Cordeiro de Melo, da SUNAMAN, que vêm conduzindo os destinos dessas autarquias, ambas subordinadas ao Ministério dos Transportes, cujo titular, sem favor algum, é um dos grandes vultos do País.

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Senhor Comandante, diante do que está assentado, com esta compreensão dos Srs. Deputados, atendendo ao convite para um encontro com V. S.^a amanhã, às 10 horas, na Comissão de Transportes, resta apenas um inscrito, que sou eu, Presidente da Comissão. Fiquei, de propósito, para o fim.

Sou representante de um Estado pequenino. Mal a gente descobre no mapa o pedacinho que é Sergipe. O Pôrto de Aracaju é muito mais velho que eu, que não sou moço. O que se tem feito, até hoje, ali, foram tentativas frustradas. Agora, o edital internacional de convocação feito pelo Governo federal aos interessados na exploração do subsolo sergipano, da riqueza que ele representa, ou seja, o sal-gema, o potássio, a traquidrita, que é o material com que se fabrica o magnésio metálico, deixa-me apreensivo, com o justo receio de que esses interessados cheguem ao Brasil e perguntem como será exportada essa produção maciça; porque o próprio edital diz que a produção de potássio, só esta, deve iniciar com 500.000 toneladas por ano e quem fala em potássio, fala em transporte.

Eu fui olhar com os meus olhos no Pôrto de Ashdodt, em Israel, como se embarcava o potássio. Verifiquei que

naquele pórtio há um setor mecanizado para exportação de granel sólido do potássio, abarcando uma área imensa, um pátio de manobra imenso, indispensável ao bom funcionamento do carregamento dos navios que já àquela época transportavam 740 mil toneladas. O referido pórtio foi projeto para um milhão de toneladas e agora, segundo o projeto que conheço, eles vão aumentá-lo para dois milhões de toneladas.

Minha pergunta é esta, Senhor Comandante: se esses interessados chegarem ao Brasil e perguntaram como vamos exportar essa produção maciça extraída do subsolo sergipano, não seria necessário que, antes da triagem desses concorrentes, o Governo, por intermédio do Ministério dos Transportes ou por intermédio do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, dissesse alto e claro que eles podiam vir, e podiam concorrer, que a exportação seria assegurada pelo transporte fácil no Pórtio de Aracaju? Não será isto necessário, para que esses interessados venham, tenham coragem de entrar num empreendimento de tanta importância como é este do complexo industrial do sal-gema, potássio e traquidrita? Queria ouvir de V. S.^a uma palavra a esse respeito.

O SR. COMANDANTE ZAVEN BOGHOSSIAN — Não há dúvida alguma de que um Estado rico como o de Sergipe, pois dia a dia se tem notícia de novas riquezas que afloram naquela região do País, necessita de um pórtio, e um pórtio moderno, de grandes dimensões e que possa acomodar navios de grandes calados. Assim, imperativo se torna que o Governo Federal, uma vez verificada a impossibilidade de manutenção das profundidades que estão sendo dragadas, no acesso à bacia de evolução ao pórtio de Sergipe, tome a iniciativa de construção de um terminal oceânico em outro local. Porém, tenho esperanças de que a dragagem que ora se executa em escala um para um, por assim dizer, prove realmente que a profundidade se manterá; e, em esta profundidade se mantendo, o Governo decidirá — conforme já manifestou o Ministro Andreazza — a construção do Pórtio de Aracaju.

O aprofundamento desse pórtio, para atender a navios de grande tonelagem, ficará limitada exclusivamente pelos aspectos geológicos desse canal de acesso, caso não se encontre nenhum lençol rochoso de grandes dimensões que tornem sua derrocagem tão cara que a solução de um novo pórtio seja a recomendada. Caso se encontre exclusivamente areia e lama em Tabatinga, conforme se tem encontrado, e os incidentes rochosos sejam de pequena monta, não tenho dúvidas de que Aracaju será dotado do pórtio que precisa, para partilhar realmente desta etapa do desenvolvimento do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Acolho com satisfação a resposta do eminente Diretor. Senti que há uma preocupação maior, no caso de a dragagem não ser, digamos, positiva, isto é, no caso de se verificar o assoreamento da barra de Aracaju, tal como o Departamento verificou no Pórtio de Ilhéus, tendo, então, adotado o pórtio de mar aberto, que é o de Malhado, como a solução vitoriosa. Então, no caso de verificar-se que o assoreamento não permite a profundidade desejada e indispensável para os graneleiros irem buscar a riqueza produzida em Sergipe, o Sr. Comandante afirma que nós sairemos para uma variante.

Agora, Sr. Comandante, há uma situação ainda pior. O Departamento de Portos e Vias Navegáveis está abrindo ou dragando a barra de Aracaju para 8 metros de profundidade e tem como obra complementar a construção de um cais de Acostamento, dentro da cidade de Aracaju, com 400 metros de comprimento em frente ao cais que hoje é uma ruína, e que era antigamente de 200 metros.

Ora, não havendo assoreamento da barra, o Departamento vai marchar para a construção desse cais de 400 metros dentro da cidade de Aracaju.

Sr. Comandante, sou um homem apaixonado pela minha terra. Sinto que esse cais, dentro de Aracaju, será uma

desgraça para minha capital. Os ventos reinantes em Aracaju, depois de duas horas, soprarão do mar para a terra em cima desse cais. Então, Sr. Comandante, o que será de Aracaju com essa poeira do potássio derramada sobre a cidade? A localização do pórtio parece-me contra-indicada. Levo ao conhecimento de V. S.^a minha estranheza, certo de que V. S.^a se inspirará no que está acontecendo em Vitória do Espírito Santo, onde uma parte da cidade recebe os ventos que sopram na direção de Tubarão, que está a oito quilômetros da cidade. Está inabitável parte de Vitória devido à poeira dos minérios, que é uma poeira pesada. Quanto mais a poeira do potássio, que é leve demais.

Peço que V. S.^a medite nisso, anote a observação que estou fazendo e veja que a cidade não pode ficar sacrificada com aquele pórtio mal localizado, em frente ao cais velho, em ruína. Então, a mim me parece, V. S.^a não leve a mal, mesmo no caso de a barra de Aracaju suportar dragagem superior a 8 metros, ou até a 18 metros, como será necessário, que o pórtio, então, seja feito na margem esquerda do Rio Sergipe, em frente a Aracaju, distante da cidade, onde a profundidade no canal que liga a barra até o pórtio atual é a mesma. Então, teríamos a cidade defendida da poeira do potássio.

Gostaria de ouvir a opinião de V. S.^a a este respeito, porque os sergipanos de Aracaju, todos nós, estamos apreensivos, principalmente quando conhecemos o que se está passando em Vitória, no Estado do Espírito Santo.

O SR. COMANDANTE ZAVEN BOGHOSSIAN — Durante a minha conferência, eu tive ocasião de dizer que a maioria dos nossos portos teve a sua construção datada do início deste século. Não se poderia prever o crescimento vertiginoso da Marinha Mercante, a criação de terminais especializados e a criação ou a montagem de equipamentos especializados. Caso a dragagem que está sendo realizada indique a possibilidade ou a viabilidade de execução de um cais novo, não estão abandonados os problemas de localização de terminais especializados. O problema da carga do potássio está sendo analisado pelos órgãos técnicos do Departamento. A construção do cais novo, dentro do planejamento que lá existe, não ditava para esse cais a especialização de um produto, e sim carga geral. Havendo a produtividade comprovada de um determinado produto, cujo manuseio venha resultar em prejuízos para a população, sem dúvida alguma na implementação ou no planejamento desse pórtio, sempre se fará menção à localização específica de cargas e descargas de terminais especializados. Os granéis sólidos em céu aberto já estão sendo abandonados. Hoje já temos o sistema de carga e descarga para granéis sólidos em pó, como é o caso que estamos desenvolvendo para o superporto do Rio Grande, para o farelo de soja.

Assim, creio eu, com o resultado da dragagem, no planejamento que se faz, levaremos em conta a colaboração valiosa de V. Ex.^a, que ressaltou um ponto de vital importância, localizando o terminal específico desse pórtio de tal modo que não venha a causar nenhum conflito com a cidade que lá está implantada. Esses subsídios, conforme disse, foram valiosíssimos. A firma construtora que tem estudado esses problemas possivelmente deverá tê-los levado em consideração, mas, se não os levou, amanhã mesmo já será notificada desse ponto lembrado por V. Ex.^a e de alto valor para o nosso trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Muito obrigado, Sr. Comandante, por suas palavras que me deixam tranqüilo. Mas eu gostaria, ainda, de fazer apêlo a V. S.^a

Em vez do cais de 400 metros projetado para ser construído 16 metros adiante, ou mais, para o mar, do cais em ruína, V. S.^a poderia, diminuindo as despesas, mandar construir apenas um cais de 200 metros, que seria reparar o cais antigo para a carga variada, a de comércio. E este novo cais, o cais para o transporte a granel do potássio

poderia também ser um cais para carga uniforme que nós vamos ter em grande escala, com a perspectiva do magnésio metálico e da soda cáustica. Então, do outro lado onde a técnica determinasse, longe de Aracaju, para não tornar inabitável a cidade, ficaria o cais para o embarque a granel do potássio e para o embarque de toda a carga uniforme.

Ao invés de se estar pretendendo um cais de 400 metros, bastaria que esse Departamento construísse um cais de 200 metros que daria bastante para a carga variada ou a carga de comércio da minha Capital, do porto de Aracaju.

Este apelo eu faria a V. S.^a, porque com o cais de 200 metros, sentiria logo o sergipano que se iria cuidar mais tarde da construção do cais definitivo, do Porto de Aracaju, precisamente para dar vazão à sua riqueza. Feito, agora, o cais de 400 metros, os sergipanos ficarão convencidos de que o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis está de contas ajustadas com o Estado.

Assim, apelo a V. S.^a, no sentido de que não mande construir o cais de 400 metros, e sim apenas o de 200 metros, porque esse cais dará suficientemente para o transporte de nossa carga variada, que é a de comércio.

Voltando ao embarque de Potássio. Não me referi a céu aberto.

O SR. COMANDANTE ZAVEN BOGHOSSIAN — Sem dúvida alguma o apelo de V. Ex.^a será cuidadosamente examinado pelos órgãos técnicos do nosso Departamento. Caso o trinômio de requisitos para a construção de portos isto é, hinterlândia, ou área retroporto, acesso rodoviário e acesso ferroviário existam nesse novo local, que V. Ex.^a está sugerindo, serão esses pontos levados em cuidadosa consideração e analisados pelo nosso Departamento.

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Gostaria de adiantar a V. S.^a que o ponto à montante de Aracaju, onde termina a profundidade do canal que liga a barra à cidade, muito distante da cidade, onde poderia ser instalado o porto, está distante do asfalto, da BR-101, 6 quilômetros, está distante da ponta de energia elétrica 3 quilômetros e distante da estrada de ferro 6 quilômetros.

De sorte que são elementos que ofereço a V. S.^a para somar a tantos quantos tenha o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, aqueles que vão estudar o problema dos portos, problema que nos traz realmente preocupados. Muito obrigado.

Encerrando esta reunião, devo salientar o que outros Companheiros já fizeram: quanto agradou a objetividade da exposição de V. S.^a, a maneira cavalheiresca e simpática no atendimento a nosso convite! Creio que V. S.^a se sentiu como eu sua própria casa. A acolhida que aqui teve por parte dos Senadores e Deputados bem comprova o apreço, o respeito e a admiração que temos por V. S.^a

Muito obrigado, em nome da Comissão de Transportes do Senado Federal.

O SR. COMANDANTE ZAVEN BOGHOSSIAN — Eu que sou agradecido às palavras amáveis de V. Ex.^a, Sr. Presidente.

Desejo fazer entrega a V. Ex.^a e ao Sr. Deputado Rorzeno de Souza, como uma lembrança, da miniatura de um cabeço de cais, representando as realizações do "Ano Portuário Nacional" dentro do Ministério dos Transportes. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Senador Leandro Maciel) — Está encerrada a Reunião.

(Levanta-se a Reunião às 18 horas.)

COMISSÃO DE ECONOMIA

ATA DA 8.^a REUNIÃO, REALIZADA EM 11 DE AGOSTO DE 1971

As dezesseis horas do dia onze de agosto de mil novecentos e setenta e um, na Sala da Presidência da Comissão de Economia, sob a presidência do Sr. Senador Magalhães Pinto — Presidente, estando presentes os Srs. Senadores Orlando Zancaner, Augusto Franco, Jessé Freire, Paulo Guerra, Flávio Brito, Helvídio Nunes, Milton Cabral e Leandro Maciel, reúne-se a Comissão de Economia.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Srs. Vasconcelos Torres, José Lindoso e Amaral Peixoto.

É dispensada a leitura da Ata da reunião anterior que, em seguida, é aprovada.

Das proposições constantes da pauta, são relatadas as seguintes:

Pelo Senador Orlando Zancaner:

— por audiência dos Ministérios das Minas e Energia e da Indústria e do Comércio, ao Projeto de Lei da Câmara n.º 106, de 1966, que "dispõe sobre o consumo de carvão metalúrgico nas empresas siderúrgicas a coque".

Em discussão e votação, é o parecer preliminar aprovado.

Pelo Senador Helvídio Nunes:

— pelo arquivamento do Projeto de Lei do Senado n.º 2, de 1971, que "dispõe sobre o funcionamento dos museus, aos sábados, domingos e feriados, e dá outras providências"; e

— favorável ao Projeto de Lei da Câmara n.º 38, de 1971, que "regula a aquisição de imóvel rural por estrangeiro residente no País ou pessoa jurídica estrangeira autorizada a funcionar no Brasil, e dá outras providências".

Os pareceres são aprovados por unanimidade.

Pelo Senador Milton Cabral:

— favorável ao Projeto de Lei do Senado n.º 59, de 1971, que "disciplina a venda de cigarros a menores, limita a publicidade sobre fumo, torna obrigatório, nos invólucros, dos produtos de fumo, o distico: "Cuidado! Prejudicial à saúde."

Em discussão e votação, é o parecer aprovado.

Pelo Senador Jessé Freire:

— favorável ao Projeto de Decreto Legislativo n.º 8, de 1971, que "aprova o Convênio Básico de Cooperação Técnica entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Espanha, firmado em Brasília, no dia 1.º de abril de 1971".

O parecer é aprovado sem restrições.

Em seguida, o Sr. Presidente informa aos membros da Comissão que o Sr. Delfim Netto, Ministro da Fazenda, aceitou o convite do órgão para discorrer sobre a política econômico-financeira do Governo e que estará presente à Comissão no próximo dia 1.º de setembro, às 15 horas. O Sr. Presidente comunica, também, que está entrando em entendimentos com outras autoridades governamentais para que compareçam a este órgão técnico da Casa,

e à medida que forem determinadas as datas, dará conhecimento à Comissão.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião, lavrando eu, Cláudio Carlos Rodrigues Costa, Secretário da Comissão, a presente Ata, que, uma vez aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA

ATA DA 10.ª REUNIÃO, REALIZADA EM 11 DE AGOSTO DE 1971

As onze horas do dia onze de agosto de mil novecentos e setenta e um, na Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores do Senado Federal, sob a presidência do Sr. Senador João Calmon — Presidente em exercício, estando presentes os Srs. Senadores Milton Trindade, Cattete Pinheiro, Tarso Dutra, Geraldo Mesquita, Helvídio Nunes e Benjamin Farah, reúne-se a Comissão de Educação e Cultura.

Deixou de comparecer, por motivo justificado, o Sr. Senador Gustavo Capanema.

Lida e aprovada a Ata da reunião anterior.

Das proposições constantes da pauta, são relatadas as seguintes:

Pelo Senador Geraldo Mesquita:

— favorável ao Projeto de Decreto Legislativo n.º 7, de 1971, que "aprova o Convênio de Intercâmbio Cultural entre a República Federativa do Brasil e a República da Guatemala, firmado na cidade de Guatemala, em 26 de março de 1969".

Em discussão e votação, é o parecer aprovado.

Pelo Senador Cattete Pinheiro:

— favorável ao Projeto de Decreto Legislativo n.º 11, de 1971, que "aprova o Protocolo Adicional ao Acórdo Cultural entre o Brasil e Portugal, assinado em Lisboa, a 22 de abril de 1971".

O parecer é aprovado por unanimidade.

Em seguida, o Sr. Presidente passa a presidência dos trabalhos ao Sr. Senador Helvídio Nunes, para relatar, favoravelmente, o Projeto de Lei da Câmara n.º 43, de 1971, que "modifica o art. 1.º do Decreto-lei n.º 150, de 9 de fevereiro de 1967, que dispensa de registro, no Serviço Nacional de Fiscalização da Medicina e Farmácia, os diplomas expedidos por Escolas ou Faculdades de Medicina e de Farmácia".

O parecer é aprovado sem restrições.

Reassumindo a presidência, o Sr. Senador João Calmon agradece a colaboração prestada pelos membros do órgão e convida-os a comparecer à próxima reunião ordinária da Comissão.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião, lavrando eu, Cláudio Carlos Rodrigues Costa, Secretário da Comissão, a presente Ata, que, uma vez aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL

ATA DA 13.ª REUNIÃO (ORDINÁRIA), REALIZADA EM 11 DE AGOSTO DE 1971

As dezesseis horas do dia onze de agosto de mil novecentos e setenta e um, na Sala de Reuniões da Comissão de Legislação Social, presentes os Srs. Senadores Franco Montoro — Presidente, Orlando Zancaner, Wilson Campos e Paulo Tôrres, reúne-se a Comissão de Legislação Social.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Srs. Senadores Domicio Gondin, Eurico Rezende, Benedito Ferreira e Heitor Dias.

Ao constatar a existência de número regimental, o Sr. Presidente abre os trabalhos e o Secretário lê a Ata da reunião anterior, que é aprovada sem discussão.

Ao Projeto de Lei do Senado n.º 17, de 1971, que "dá nova redação ao § 1.º do art. 30 e ao § 7.º do artigo 32 da Lei n.º 3.807, de 26 de agosto de 1960 (Lei Orgânica da Previdência Social), dispensando a exigência do afastamento da atividade ou emprego para gozo das aposentadorias por velhice e por tempo de serviço", o Sr. Senador Orlando Zancaner oferece parecer pela rejeição. É adiada a discussão e votação da referida proposição, em razão de pedido de vista apresentado pelo Sr. Senador Orlando Zancaner.

Em seguida, o Sr. Presidente, Senador Franco Montoro, comunica que deixará de relatar o Projeto de Lei da Câmara n.º 31, de 1970, que "cria o Conselho Federal e os Conselhos Regionais de Psicologia, e dá outras providências", em atenção ao pedido de vista solicitado pelo Sr. Senador Orlando Zancaner. Em consequência, fica também adiada a discussão e votação da citada proposição.

Nada mais havendo à tratar, encerra-se a reunião. Para constar, eu, Marcus Vinicius Goulart Gonzaga, Secretário, lavrei a presente Ata, que, uma vez lida e aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

COMISSÃO DE FINANÇAS

ATA DA 20.ª REUNIÃO (ORDINÁRIA), REALIZADA EM 11 DE AGOSTO DE 1971

As quinze horas do dia onze de agosto do ano de mil novecentos e setenta e um, sob a presidência do Senhor Senador João Cleofas, na Sala das Comissões, presentes os Senhores Senadores Carvalho Pinto, Ruy Santos, Lourival Baptista, Mattos Leão, Virgílio Távora, Saldanha Derzi, Fausto Castello-Branco, Dinarte Mariz, Franco Montoro, Flávio Brito e Danton Jobim, reúne-se a Comissão de Finanças.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Senhores Senadores Celso Ramos, Geraldo Mesquita, Jessé Freire, Wilson Gonçalves, Tarso Dutra e Amaral Peixoto.

É dispensada a leitura da Ata da reunião anterior e dada como aprovada.

Dando início aos trabalhos o Senhor Presidente concede a palavra ao Senhor Senador Carvalho Pinto que emite parecer favorável ao Projeto de Decreto Legislativo n.º 10, de 1971, que aprova a Convenção para evitar dupla tributação em matéria de impostos sobre o rendimento, firmada entre o Brasil e Portugal em 22 de abril de 1971.

Em seguida, são lidos os seguintes pareceres:

— Pelo Senhor Senador Lourival Baptista —

favorável ao Projeto de Lei da Câmara n.º 7, de 1971, que autoriza o Poder Executivo a renunciar direitos creditórios em favor do Estado da Paraíba.

— Pelo Senhor Senador Mattos Leão —

favorável ao Projeto de Lei da Câmara n.º 44, de 1971, que dá nova redação à alínea b do art. 6.º e revoga o art. 25 do Decreto-lei n.º 161, de 13 de fevereiro de 1967, que autoriza o Poder Executivo a instituir a Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, e dá outras providências.

— Pelo Senhor Senador Saldanha Derzi —

favorável ao Projeto de Lei da Câmara n.º 46, de 1971, que autoriza o Poder Executivo a desapropriar em favor da Empresa Brasileira de Telecomunicações — EMBRATEL, o domínio direto de terrenos do Estado da Guanabara.

Submetidos à discussão e votação, são os pareceres aprovados, sem restrições.

O Senhor Presidente agradecendo a presença dos integrantes da Comissão e nada mais havendo a tratar, encerra a reunião, e, para constar, eu, Lêda da Rocha, Secretária *ad hoc*, lavrei a presente Ata, que, uma vez lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL

ATA DA 10.^a REUNIÃO (EXTRAORDINÁRIA) REALIZADA EM 12 DE AGOSTO DE 1971

As dezessete horas e quinze minutos do dia doze de agosto de mil novecentos e setenta e um, na Sala das Comissões do Senado Federal, sob a Presidência do Sr. Senador Paulo Tôrres, Presidente, presentes os Srs. Senadores Luiz Cavalcanti, Flávio Brito e Milton Trindade, reúne-se a Comissão de Segurança Nacional.

Ausentes, por motivo justificado, os Srs. Senadores Vasconcelos Torres, José Gulomard, Virgílio Távora e Benjamin Farah.

É lida e aprovada a ata da reunião anterior.

O Sr. Presidente comunica à Comissão que, nos termos do Regimento Interno da Casa, avocara o Projeto de Lei do Senado n.º 75, de 1971, que considera o Marechal-do-Ar Alberto Santos Dumont patrono da Força Aérea Brasileira.

Em seguida, o Sr. Presidente convida o Sr. Senador Luiz Cavalcanti, Vice-Presidente da Comissão, a assumir a direção dos trabalhos, a fim de que possa apresentar o parecer sobre o projeto citado, item único da Pauta.

O Sr. Senador Paulo Tôrres, como Relator, passa a emitir o parecer sobre o projeto, de autoria do Nobre Senador Vasconcelos Torres. Pondera que a homenagem proposta a Santos Dumont merece o apoio da Comissão, concluindo propondo a aprovação da proposição.

Em discussão, não havendo oradores, o Sr. Senador Luiz Cavalcanti, no exercício da Presidência, declara em votação o parecer, que é aprovado e assinado pelos Srs. Membros da Comissão.

Esgotada a pauta, o Sr. Senador Paulo Tôrres reassume a Presidência, agradece a colaboração especial do Sr.

Vice-Presidente da Comissão e o comparecimento dos demais integrantes, e declara encerrada a Reunião.

Para constar, eu, Mário Nelson Duarte, Secretário, lavrei a presente Ata, a qual, lida e aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL

ATA DA 14.^a REUNIÃO (EXTRAORDINÁRIA), REALIZADA EM 12 DE AGOSTO DE 1971

As dezesseis horas do dia doze de agosto de mil novecentos e setenta e um, na Sala de Reuniões da Comissão de Legislação Social, presentes os Srs. Senadores Franco Montoro, Presidente, Orlando Zancaner, Heitor Dias e Benedito Ferreira, reúne-se a Comissão de Legislação Social.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Srs. Senadores Domicio Gondim, Eurico Rezende e Paulo Tôrres.

Ao constatar a existência de número regimental, o Sr. Presidente abre os trabalhos e o Secretário lê a ata da reunião anterior, que é aprovada sem discussão.

Ao Projeto de Lei da Câmara n.º 40, de 1971, que "estende a jurisdição da Junta de Conciliação e Julgamento de Bento Gonçalves aos Municípios de Carlos Barbosa, Garibaldi, Guaporé, Nova Araçá, Nova Bassano, Nova Prata, Parai e Veranópolis, altera a Jurisdição das Juntas de Conciliação e Julgamento de Nôvo Hamburgo e Santa Maria, no Estado do Rio Grande do Sul, e a da Junta de Conciliação e Julgamento de Americana, no Estado de São Paulo, e dá outras providências", o Sr. Senador Heitor Dias oferece parecer pela aprovação. Após ter sido submetido à discussão e votação, o parecer é aprovado.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião. Para constar, eu, Marcus Vinicius Goulart Gonzaga, Secretário, lavrei a presente Ata, que, uma vez lida e aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

ASSINATURAS DO

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

(SEÇÃO II)

OS PEDIDOS DEVEM SER ACOMPANHADOS DE CHEQUE VISADO, ORDEM DE PAGAMENTO OU VALE POSTAL, PAGÁVEIS EM BRASÍLIA, A FAVOR DO

SERVIÇO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

Praça dos Três Podêres

Caixa Postal 1.503

Brasília - DF.

PREÇOS DAS ASSINATURAS:

Via Superfície:

Semestre .. Cr\$ 20,00

Ano Cr\$ 40,00

Via Aérea:

Semestre .. Cr\$ 40,00

Ano Cr\$ 80,00

MESA		LIDERANÇA DA MAIORIA
Presidente: Petrônio Portella (ARENA — PI) 1º-Vice-Presidente: Carlos Lindenberg (ARENA — ES) 2º-Vice-Presidente: Ruy Carneiro (MDB — PB) 1º-Secretário: Ney Braga (ARENA — PR) 2º-Secretário: Clodomir Millet (ARENA — MA) 3º-Secretário: Guido Mondin (ARENA — RS)	4º-Secretário: Duarte Filho (ARENA — RN) 1º-Suplente: Renato Franco (ARENA — PA) 2º-Suplente: Benjamin Farah (MDB — GB) 3º-Suplente: Lenoir Vargas (ARENA — SC) 4º-Suplente: Teotônio Vilela (ARENA — AL)	Líder: Filinto Müller (ARENA — MT) Vice-Líderes: Antônio Carlos (ARENA — SC) Benedito Ferreira (ARENA — GO) Dinarte Mariz (ARENA — RN) Eurico Rezende (ARENA — ES) José Lindoso (ARENA — AM) Orlando Zancaner (ARENA — SP) Ruy Santos (ARENA — BA) LIDERANÇA DA MINORIA Líder: Nelson Carneiro (MDB — GB) Vice-Líderes: Danton Jobim (MDB — GB) Adalberto Sena (MDB — AC)

COMISSÕES

Diretora: Edith Balassini.
 Local: Anexo — 11º andar.
 Telefones: 42-6933 e 43-6677 — Ramal 300.

A) COMISSÕES PERMANENTES

Chefe: Francisco José Fernandes.
 Local: 11º andar do Anexo.
 Telefone: 43-6677 — Ramal 301.

1) COMISSÃO DE AGRICULTURA — (CA)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Paulo Guerra
 Vice-Presidente: Mattos Leão

TITULARES	SUPLENTE
	ARENA
Antônio Fernandes	Flávio Brito
Vasconcelos Torres	Tarso Dutra
Paulo Guerra	João Cleofas
Daniel Krieger	Fernando Corrêa

Mattos Leão

MDB

Amaral Peixoto

Adalberto Sena

Secretário: J. Ney Passos Dantas — Ramal 303.

Reuniões: quintas-feiras, às 16 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

2) COMISSÃO DE ASSUNTOS REGIONAIS — (CAR)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Waldemar Alcântara
 Vice-Presidente: Benedito Ferreira

TITULARES	SUPLENTE
	ARENA
José Guimard	Saldanha Derzi
Waldemar Alcântara	Osires Teixeira
Dinarte Mariz	Lourival Baptista
Wilson Campos	
José Esteves	
Benedito Ferreira	

MDB

Adalberto Sena

Franco Montoro

Secretário: Walter Manoel Germano de Oliveira — R. 313

Reuniões: quintas-feiras, às 15 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças.

3) COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA — (CCJ)

(13 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Daniel Krieger
 Vice-Presidente: Accioly Filho

TITULARES	SUPLENTE
	ARENA
Daniel Krieger	Carvalho Pinto
Accioly Filho	Orlando Zancaner
Milton Campos	Arnon de Mello
Wilson Gonçalves	João Calmon
Gustavo Capanema	Mattos Leão
José Lindoso	Vasconcelos Torres
José Sarney	
Emival Caiado	
Helvídio Nunes	
Antônio Carlos	
Eurico Rezende	
Heitor Dias	

MDB

Nelson Carneiro

Franco Montoro

Secretária: Maria Helena Bueno Brandão — Ramal 305.

Reuniões: quartas-feiras, às 15 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças.

4) COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL — (CDF)

(11 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Cattete Pinheiro
 Vice-Presidente: Adalberto Sena

TITULARES	SUPLENTE
	ARENA
Dinarte Mariz	Paulo Tôrres
Eurico Rezende	Luiz Cavalcanti
Cattete Pinheiro	Waldemar Alcântara
Benedito Ferreira	José Lindoso
Osires Teixeira	Filinto Müller
Fernando Corrêa	
Saldanha Derzi	
Heitor Dias	
Antônio Fernandes	
Emival Caiado	

MDB

Adalberto Sena

Nelson Carneiro

Secretário: Afrânio Cavalcanti Melo Júnior — Ramal 305

Reuniões: terças-feiras, às 15 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças.

5) COMISSÃO DE ECONOMIA — (CE)

(11 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Magalhães Pinto

Vice-Presidente: Vasconcelos Torres

TITULARES

Magalhães Pinto
 Vasconcelos Torres
 Wilson Campos
 Jessé Freire
 Augusto Franco
 Orlando Zancaner
 Paulo Guerra
 Milton Cabral
 Helvídio Nunes
 José Lindoso

SUPLENTES**ARENA**

Domício Gondim
 Milton Campos
 Geraldo Mesquita
 Flávio Brito
 Leandro Maciel

MDB

Amaral Peixoto

Franco Montoro

Secretário: Cláudio Carlos Rodrigues Costa — Ramal 306.

Reuniões: quintas-feiras, às 15 horas.

Local: Sala de Reuniões do Gabinete do Presidente da Comissão.

6) COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA — (CEC)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Gustavo Capanema

Vice-Presidente: João Calmon

TITULARES

Gustavo Capanema
 João Calmon
 Tarso Dutra
 Geraldo Mesquita
 Cattete Pinheiro
 Milton Trindade

SUPLENTES**ARENA**

Arnon de Mello
 Helvídio Nunes
 José Sarney

MDB

Benjamin Farah

Adalberto Sena

Secretário: Cláudio Carlos Rodrigues Costa — Ramal 306.

Reuniões: quintas-feiras, às 16 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças.

7) COMISSÃO DE FINANÇAS — (CF)

(17 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: João Cleofas

Vice-Presidente: Virgílio Távora

TITULARES

Celso Ramos
 Lourival Baptista
 Saldanha Derzi
 Geraldo Mesquita
 Alexandre Costa
 Fausto Castello-Branco
 Ruy Santos
 Jessé Freire
 João Cleofas
 Carvalho Pinto
 Virgílio Távora
 Wilson Gonçalves
 Mattos Leão
 Tarso Dutra

SUPLENTES**ARENA**

Cattete Pinheiro
 Antônio Carlos
 Daniel Krieger
 Milton Trindade
 Dinarte Mariz
 Emival Caiado
 Flávio Brito
 Eurico Rezende

MDB

Amaral Peixoto

Nelson Carneiro

Franco Montoro

Danton Jobim

Secretário: Hugo Rodrigues Figueiredo — Ramal 314.

Reuniões: quartas-feiras, às 10 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças — Ramais 172 e 173.

8) COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL — (CLS)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Franco Montoro

Vice-Presidente: Heitor Dias

TITULARES

Heitor Dias
 Domício Gondim
 Paulo Tôres
 Benedito Ferreira
 Eurico Rezende
 Orlando Zancaner

SUPLENTES**ARENA**

Wilson Campos
 Accioly Filho
 José Esteves

MDB

Franco Montoro

Danton Jobim

Secretário: Marcus Vinícius Goulart Gonzaga — Ramal 310.

Reuniões: quartas-feiras, às 16 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

9) COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA — (CME)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Arnon de Mello

Vice-Presidentes: Benjamin Farah

TITULARES

Arnon de Mello
Lulz Cavalcanti
Leandro Maciel
Milton Trindade
Domício Gondim
Orlando Zancaner

SUPLENTES

ARENA

Paulo Guerra
Antônio Fernandes
José Guimard

MDB

Benjamin Farah

Danton Jobim

Secretário: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 310.

Reuniões: terças-feiras, às 16 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

10) COMISSÃO DE REDAÇÃO — (CR)

(5 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Antônio Carlos

Vice-Presidente: Danton Jobim

TITULARES

Antônio Carlos
José Lindoso
Filinto Müller
Emival Calado

SUPLENTES

ARENA

Cattete Pinheiro
Wilson Gonçalves

MDB

Danton Jobim

Adalberto Sena

Secretária: Beatriz Brandão Guerra — Ramal 130.

Reuniões: quartas-feiras, às 15 horas.

Local: Sala de Reuniões anexa ao Plenário.

11) COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES — (CRE)

(15 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Carvalho Pinto

Vice-Presidentes: Wilson Gonçalves

TITULARES

Carvalho Pinto
Wilson Gonçalves
Filinto Müller
Fernando Corrêa
Antônio Carlos
Arnon de Mello
Magalhães Pinto
Saldanha Derzi
Accioly Filho
José Sarney
Lourival Baptista
João Calmon

SUPLENTES

ARENA

Milton Cabral
Fausto Castello-Branco
Augusto Franco
José Lindoso
Ruy Santos
Cattete Pinheiro
Jessé Freire
Virgílio Távora

MDB

Franco Montoro

Amaral Peixoto

Danton Jobim

Nelson Carneiro

Secretário: Afrânio Cavalcanti Melo Júnior — Ramal 307.

Reuniões: quintas-feiras, às 15 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

12) COMISSÃO DE SAÚDE — (CS)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Fernando Corrêa

Vice-Presidentes: Fausto Castello-Branco

TITULARES

Fernando Corrêa
Fausto Castello-Branco
Cattete Pinheiro
Lourival Baptista
Ruy Santos
Waldemar Alcântara

SUPLENTES

ARENA

Saldanha Derzi
Wilson Campos
Celso Ramos

MDB

Adalberto Sena

Benjamin Farah

Secretária: Lêda Ferrelra da Rocha — Ramal 314.

Reuniões: terças-feiras, às 15 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças.

13) COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL — (CSN)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Paulo Tórres

Vice-Presidente: Luiz Cavalcanti

TITULARES**SUPLENTES****ARENA**

Paulo Tórres
Luiz Cavalcanti
Virgílio Távora
José Guilomard
Flávio Brito
Vasconcelos Torres

Milton Trindade
Alexandre Costa
Orlando Zancaner

MDB

Benjamin Farah

Amaral Peixoto

Secretário: Mário Nelson Duarte — Ramal 312.

Reuniões: terças-feiras, às 10 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

14) COMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO CIVIL — (CSPC)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Amaral Peixoto

Vice-Presidente: Tarso Dutra

TITULARES**SUPLENTES****ARENA**

Tarso Dutra
Augusto Franco
Celso Ramos
Osires Teixeira
Heitor Dias
Jessé Freire

Magalhães Pinto
Gustavo Capanema
Paulo Guerra

MDB

Amaral Peixoto

Benjamin Farah

Secretário: J. Ney Passos Dantas — Ramal 303.

Reuniões: quartas-feiras, às 15 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

**15) COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES
E OBRAS PÚBLICAS — (CT)**

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Leandro Maciel

Vice-Presidente: Alexandre Costa

TITULARES**SUPLENTES****ARENA**

Leandro Maciel
Alexandre Costa
Luiz Cavalcanti
Milton Cabral
Geraldo Mesquita
José Esteves

Dinarte Mariz
Benedito Ferreira
Virgílio Távora

MDB

Danton Jobim

Benjamin Farah

Secretário: Mário Nelson Duarte — Ramal 312.

Reuniões: quartas-feiras, às 16 horas.

Local: Sala de Reuniões da Comissão de Finanças.

B) COMISSÕES TEMPORÁRIAS**Comissões Mistas, Especiais e de Inquérito**

Chefe: J. Ney Passos Dantas

Local: 11º andar do Anexo

Telefone: 43-6677 — Ramal 303

- 1) Comissões Temporárias para Projetos do Congresso Nacional.
- 2) Comissões Temporárias para apreciação de vetos.
- 3) Comissões Especiais e de Inquérito.
- 4) Comissão Mista do Projeto de Lei Orçamentária (art. 90 do Regimento Comum).

Constituição da República Federativa do Brasil

QUADRO COMPARATIVO

Volume com 328 páginas — Preço: Cr\$ 8,00

Contém, comparadas
em todos os artigos:

Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969.
Constituição do Brasil de 24 de janeiro de 1967 (e as alterações introduzidas pelos Atos Institucionais de nºs 5 a 17 e Ato Complementar nº 40/69, ratificado pelo art. 3º do Ato Institucional nº 6/69).
Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 18 de setembro de 1946 (com as Emendas Constitucionais e Atos Institucionais que a alteraram).

Em notas, além de outras observações, são destacadas as alterações aprovadas pelo Congresso Nacional, através de emendas, ao Projeto de Constituição remetido ao Congresso pelo Presidente Humberto de Alencar Castello Branco, em dezembro de 1966.

Trabalho organizado e revisado pela Diretoria de Informação Legislativa e impresso pelo
SERVIÇO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

Os pedidos devem ser endereçados à Fundação Getúlio Vargas — Sede: Praia de Botafogo, 190 — ZC-02 — Rio de Janeiro-GB (atende, também, pelo Serviço de Reembolso Postal) — Lojas: no Rio de Janeiro: Av. Graça Aranha, 26 — Em Brasília: SQS 104, Bloco "A", Loja 11 — Em S. Paulo: Av. Nove de Julho, 2029 — C.P. 5534

INELEGIBILIDADES

LEI COMPLEMENTAR Nº 5, DE 29 DE ABRIL DE 1970

"Estabelece, de acôrdo com a Emenda Constitucional n.º 1, de 17 de outubro de 1969, art. 151 e seu parágrafo único, casos de inelegibilidades, e dá outras providências."

INDICE — LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.581, DE 26 DE MAIO DE 1970

"Estabelece normas sôbre a realização de eleições em 1970, e dá outras providências."

LEGISLAÇÃO CITADA

PREÇO: CR\$ 3,00

Trabalho elaborado, revisado e impresso pelo Serviço Gráfico do Senado Federal

Nota: A distribuição desta obra foi entregue à FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS

Os pedidos devem ser endereçados à Fundação Getúlio Vargas — Sede: Praia de Botafogo, 190 — ZC-02 — Rio de Janeiro-GB (atende, também, pelo Serviço de Reembolso Postal) — Lojas: no Rio de Janeiro: Av. Graça Aranha, 26 — Em Brasília: SQS 104, Bloco "A", Loja 11 — Em S. Paulo: Av. Nove de Julho, 2029 — C.P. 5534

Serviço Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal 1.503
Brasília — DF

EDIÇÃO DE HOJE: 48 PÁGINAS

PREÇO DESTE EXEMPLAR: Cr\$ 0,20