



ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XXI — N.º 83

CAPITAL FEDERAL

TERÇA-FEIRA, 21 DE JUNHO DE 1966

CONGRESSO NACIONAL

PRESIDÊNCIA

SESSÕES CONJUNTAS PARA APRECIÇÃO DE VETOS PRESIDENCIAIS

O Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 70, § 3º, da Constituição e do art. 1º, nº IV, do Regimento Comum, convoca as duas Casas do Congresso Nacional para, em sessão conjunta a realizar-se no dia 21 de junho do ano em curso as 21 horas, no Plenário da Câmara dos Deputados conhecerem do veto presidencial ao Projeto de Lei (nº 3.189-B, de 1962 na Câmara e nº 18, de 1963, no Senado) que cria três Juntas de Conciliação e Julgamento na 2ª Região da Justiça do Trabalho, com sede nas Comarcas que especifica.

Senado Federal, em 6 de junho de 1966.

AURO MOURA ANORADZ
Presidente do Senado Federal

SESSÃO CONJUNTA

Em 21 de junho de 1966, às 21 horas e 30 minutos
ORDEM DO DIA

Veto presidencial (total) ao Projeto de Lei nº 3.819-B-62 na Câmara e nº 18-63 no Senado, que cria três Juntas de Conciliação e Julgamento na 2ª Região da Justiça do Trabalho, com sede nas comarcas que especifica.

Convocação de sessões conjuntas para apreciação de vetos presidenciais

O Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 70, § 3º, da Constituição e do art. 1º, nº IV, do Regimento Comum, convoca as duas Casas do Congresso Nacional para, em sessões conjuntas a realizarem-se nos dias 2 e 3 de agosto de 1966, às 21 horas, no Plenário da Câmara dos Deputados, conhecerem dos seguintes vetos presidenciais:

Dia 2 de agosto:

— veto (parcial) ao Projeto de Lei nº 1.642-B, 64, na Câmara, e nº 137, de 1965, no Senado, que dispõe sobre pagamento de vencimentos e vantagens pecuniárias asseguradas, em sentença concessiva de mandado de segurança, a servidor público civil;

— veto (parcial) ao Projeto de Lei do Congresso Nacional nº 6, de 1966, que institui o Quadro de Pessoal do Conselho Nacional de Telecomunicações (CONTEL) e da outras providências.

Dia 3 de agosto:

— veto (parcial) ao Projeto de Lei do Congresso Nacional nº 7, de 1966, que dispõe sobre o intercâmbio comercial com o exterior, cria o Conselho Nacional do Comércio Exterior, e da outras providências.

Senado Federal, em 16 de junho de 1966

AURO MOURA ANORADZ
Presidente

ATA DA 83ª SESSÃO, EM 20 DE JUNHO DE 1966

4ª Sessão Legislativa,
da 5ª Legislatura

**PRESIDÊNCIA DO SR. NOGUEIRA
DA GAMA**

Às 14 horas e 30 minutos
acharam-se presentes os Srs. Sena-
dores:

Adalberto Saus
Vivaldo Lima
Edmundo Levi
Pedro Carneiro
Waldemar Alcântara
Josephat Marinho
Aurelio Vianna
Nogueira da Gama
José Feliciano
Adolpho Franco
Atilio Fontana
Gildo Mondin
Daniel Krieger
Gay da Fausca — 13

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — A lista de
escusa acusa o comparecimento de
Srs. Senadores. Havendo número
13, declaro aberta a sessão.

Vai ser lida a ata.

O Sr. 2º Secretário pro-
cede à leitura da ata da sessão
anterior, que é aprovada sem de-
bates.

SENADO FEDERAL

O Sr. 1º Secretário lê o seguin-
te:

EXPEDIENTE

RESPOSTAS A PEDIDOS DE INFORMAÇÕES

Do Ministro da Fazenda:

(de 15 do mês em curso)

Aviso nº GB-233 — com referên-
cia ao Requerimento nº 13-66, do Sr.
Senador José Ernirio;

Aviso nº GB-234 — com referên-
cia ao Requerimento nº 30-66, do Sr. Se-
nador José Ernirio;

(de 16 do mês em curso):

Aviso nº GB-238 — com referên-
cia aos Requerimentos nºs 740-65 e
5-66, do Sr. Senador José Ernirio;

Aviso nº GB-239 — com referên-
cia ao Requerimento nº 209-66, do Sr. Se-
nador Cathello Pinheiro.

OFÍCIO DO MINISTRO PRESIDEN- TE DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

Nº 19-66-P-MC, de 14 do mês em
curso — Encaminha cópia autêntica
do acórdão proferido no julgamento
da Representação nº 644, do Estado
de Sergipe, quando foi declarada a
inconstitucionalidade do art. 132 da
Constituição Estadual.

OFÍCIO DO MINISTRO PRESIDEN- TE DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIAO

(Comunicação de que aquela Corte
mandou anotar o ato correspondente
a Decreto Legislativo)

Aviso nº 493, de 14 do mês em cur-
so, — com referência ao Decreto Le-
gislativo nº 14-66.

EXPEDIENTE RECEBIDO

Em 17 de junho de 1966

Comunicação de Eleição e Posse:

— da Comissão Diretora Municipal
da Aliança Renovadora Nacional, em
Campos, RJ;

Diversos Assuntos

— da Câmara Municipal de Vitória,
ES, manifestando seu profundo
 pesar pelo falecimento do ex-Presi-
dente da República Dr. Wenceslau
Braz;

— do Diretório Acadêmico Castro
Alves de Presidente Prudente, SP, fa-
zendo apelo no sentido do reconhe-
cimento pelo Governo Federal da Fa-
culdade de Direito daquela localida-
de;

— da Câmara Municipal de São
José do Rio Preto, SP, congratulan-
do-se com o Sr. Presidente da Repú-
blica, pelo envio ao Congresso, de
projeto que cria o "FUNFERTIL";

— da Câmara Municipal de São
José do Rio Preto, SP, fazendo apelo

no sentido da redução do imposto
único e empréstimo compulsório sobre
energia elétrica;

— da Federação do Comércio do Estado
de São Paulo, enviando rela-
tório de suas atividades no exercício
de 1965;

— do Terceiro Congresso Fluminense
de Vereadores em Larra Mansa,
RJ, fazendo apelo no sentido de ser
cedida à Municipalidade de Patrópolis
a antiga Estação de Passageiros da
Estação de Ferro Leopoldina para ne-
la ser adaptada a Estação Rodoviá-
ria de Patrópolis;

— do Sindicato dos Empregados no
Comércio de Maringá, PR, enviando
relatório da Comissão Organizadora
dos Festivos pelo 10º aniversário da
cidade nupressista cidade;

— da Câmara Municipal de Ma-
riná, PR, congratulando-se com o
Congresso pelas medidas tomadas a
respeito da regulamentação dos ca-
minhões com excesso de carga, que
concorrem para o estrago das estrá-
das do Brasil;

— do Sr. Francisco Vani Benfica,
de Varginha, MG, fazendo apelo no
sentido da atualização das gratifica-
ções dos juizes eleitorais;

— da Câmara Municipal de Rio
Grande, RS, apresentando embri-
mento ao Congresso, pelo transcurso
da data de 8 de maio que sinaliza a
vitória dos aliados sobre a Alemanha
nazista.

Naturalmente, o escopo que uma nação precisa ter em mente é melhorar a produção para oferecer um maior volume de mercadorias aos consumidores.

Tivemos, ainda agora, Sr. Presidente, conhecimento de que a Comissão Diretora da Câmara dos Deputados propôs a extinção de vários cargos naquela Casa do Poder Legislativo, restringindo, assim, suas despesas, economizando verbas que poderão ser aplicadas em outros setores.

É um bom exemplo a ser seguido também por esta Casa, o Senado da República, que, segundo sabemos, triplicou o número de funcionários após a transferência da Capital para Brasília. Por outro lado, se é necessário, não há dúvida, em termos de verbas, para os que não estão sendo bem empregados.

Há valores nos quais não tem sequer um secretário, um funcionário que com eles colaboram, para que melhor assessorados, possam desenvolver trabalho mais eficiente.

Neste sentido, Sr. Presidente, havia o Senado fazer uma revisão, o mais breve quanto possível, adotando a orientação do Poder Executivo de diminuir as despesas com empregados. O Executivo, como sabemos, está procurando até mesmo moralizar, poderíamos dizer, essas atividades de final de governo, que se constata em governos estaduais, quando, de um momento para outro, a admissão de grande número de novos funcionários vem ocorrer, de maneira extraordinária, o estorço público. Se o Executivo, se a Presidência da República tem essa força de vontade para conter o empregatismo e despesas inúteis, dá-via o Congresso dar, também, sua parcela de contribuição.

Sr. Presidente e Srs. Senadores, quando alguém ganha sem prestar a contrapartida de serviço, de trabalho, é evidente que outros terão de trabalhar, mais para compensar o assalariado, que não produz e não trabalha. Esta é uma lógica que precisamos ter em alta consideração. Somos, como é do conhecimento de todos, homens que, desde longa data, dirigimos empresa de administração privada e, portanto, sentimos esses efeitos.

Se desejamos um País forte, progressista, desenvolvido, não será pedindo recursos apenas no estrangeiro que havemos de conseguir. Temos, principalmente, fazendo um esforço interno para que cada um cumpra o seu dever, desenvolva sua capacidade de trabalho e preste a sua colaboração para o desenvolvimento e progresso de nossa Pátria. (Muito bem! Muito bem.)

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Acha-se presente o Sr. José Waldemar de Alcântara e Silva suplente convocado para substituir o Sr. Senador Menezes Pimentel durante a licença concedida a esse nobre representante do Estado do Ceará.

Nos termos do art. 6º, § 2º, do Regulamento Interno, S. Exª passará a participar dos trabalhos da Casa, dispensado do compromisso regimental visto já o haver prestado ao ensejo da sua primeira convocação. (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Sobre a mesa, comunicação que vai ser lida. É lida a seguinte:

COMUNICAÇÃO

Em 20 de junho de 1966.

Senhor Presidente:

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, à vista do disposto nos arts. 9º e 72, parágrafo único, do Regulamento Interno, que, voltando ao exercício da representação do Estado do Ceará, em substituição ao Sr. Senador Menezes Pimentel, conservarei o nome parlamentar adotado ao ensejo da minha primeira investitura, abaixo consignado e integrarei a bancada da ARENA.

Atenciosas saudações. — José Waldemar Alcântara e Silva.

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Tem a palavra o nobre Senador Guido Mondin. (Pausa.)

O SR. GUIDO MONDIN:

Sr. Presidente, Srs. Senadores, gostaria, inicialmente, em nome do Sr. Primeiro Conselheiro do Conselho Variável de Alimentos da Região Central do Estado do Rio Grande do Sul, D. Carlos, de agradecer a honra de estar aqui, no plenário do Congresso Nacional, para falar sobre a importância da navegação fluvial e, no plano da política, uma verdadeira via, qual seja a que diz respeito à navegabilidade do rio Jacuí e a produtividade do pólo de Cachoeira do Sul, que serve a uma praça comercial de grande importância. Os promotores do Congresso dirigiram-se a esta Casa, como o fizeram com a Secretaria das Obras Públicas, a Assembleia Legislativa e o Governo do Estado, o Ministro da Viação e Obras Públicas e o Presidente da República. Direi, ao final, em que baseiam o seu apelo, mas, antes, para uma inteligência maior do problema, quero lembrar, em poucas palavras, quando notável é a rede de águas interiores na fisiografia riograndense, eis que ela cobre 15.024 quilômetros quadrados da superfície do Estado. Seus rios distribuem-se de maneira muito favorável para a população e, de modo especial, para a circulação das riquezas.

Comere, com a Lagoa dos Patos a maior do Brasil, desempenhando papel tão importante na vida do Rio Grande do Sul, que o nosso Estado pode considerar-se possuidor de dois mares, um marítimo e um lacustre. A própria história do Rio Grande faz-se ao longo de seus rios. Foi às margens do Guaíba que se localizaram os casais açorianos que iniciaram a nossa colonização. Os vales do Uruguai, Ibicuí e Jacuí desempenharam importante papel na integração do Rio Grande do Sul. Os primeiros orientaram a penetração dos jacuítas para a fascinante epopéia das Missões. Depois, o Taquari, o Sinão, o Cai, e seus afluentes, atraíram os colonos alemães e italianos que se radicaram no Estado desenvolvendo largas relações com o seu formidável trabalho.

A rede fluvial navegável rio-grandense tem cerca de 1.600 quilômetros. É bem distribuída e talvez a mais favorável do país para o adequado aproveitamento à circulação. Entretanto, apesar das condições excelentes que apresenta, não é convenientemente explorada, em que pese tratar-se de meio mais econômico de transporte para grandes cargas de baixo custo. Há mais: as despesas para que um rio ofereça condições contínuas e seguras de navegação são muitíssimo inferiores às exigidas para a construção de ferrovias ou de rodovias. Infelizmente, no Rio Grande do Sul, nunca foi dada a devida atenção ao desenvolvimento e preparação da rede fluvial, a fim de que possa produzir maior rendimento. Contudo e mesmo não sendo a mais extensa do país, pois se coloca em sétimo lugar, depois do Amazonas, Mato Grosso, Bahia, Minas Gerais, Piauí e Maranhão, é nos seus rios que se processa maior tráfico. A explicação está no fato de ser muito favorável o seu regime.

Os rios do Rio Grande do Sul distribuem-se por duas bacias: a do Uruguai e a do Sudeste. É grande a importância de ambas para as atividades que se desenvolvem no Estado. A bacia do Sudeste é a que nos interessa no caso, pois é nela que se situa o rio Jacuí, cujas condições foram objeto da tese discutida e aprovada no I Congresso do Comércio Varejista de Alimentos da Região Central do Estado do Rio Grande do Sul, e a bacia do Sudeste a mais importante para o Estado sob diversos as-

pectos, citando-se as ricas regiões banhadas pelos seus rios e, em particular, porque estes oferecem as melhores condições naturais para a navegação. Segundo o Conselho Nacional de Geografia, a área total da bacia do Sudeste é de 145.451 quilômetros quadrados. Com seus numerosos afluentes, o rio Jacuí é o mais importante tributário da bacia e constitui-se na viga mestra do sistema hidroviário interior do Rio Grande do Sul.

O Sr. Guy da Fonseca — Permite V. Exª um aparte?

O SR. GUIDO MONDIN — Com prazer.

O Sr. Guy da Fonseca — Como gadeiro, cito o discurso de V. Exª tendo presente, realmente, as necessidades de nosso Estado. A navegação fluvial no Rio Grande do Sul foi totalmente abandonada; os pioneiros desta atividade foram obrigados a abandoná-la por falta de arparo dos poderes públicos. Abandonado a sua sorte, há muito tempo, pleiteia o Rio Grande do Sul melhoria de navegabilidade, inclusive a navegação dos rios Jacuí e Ibicuí, que ligariam uma vasta extensão do Estado com grande vantagem para a economia do Estado. Mas não é só isto, nobre Senador. Temos, dada por Deus, uma bacia hidrográfica muito aproveitável, muito rica e, no entanto completamente abandonada, pois o Rio Taquari, até há bem pouco tempo, era navegável, ligando Taquari ao Quaporé. A navegação fluvial no Rio Grande do Sul fracassou porque os poderes públicos, através dos tempos, não se preocuparam em manter a navegabilidade dos seus rios.

V. Exª tem toda razão em reclamar e, ao mesmo tempo, em chamar a atenção dos poderes públicos para a necessidade de aproveitamento das riquezas naturais do Rio Grande.

O SR. GUIDO MONDIN — Exatamente com o nobre Senador Guy da Fonseca diz. Venho, falar especialmente do Rio Jacuí, porque ele foi objeto de tese discutida no Congresso realizado em Cachoeira do Sul. Mas o faço, assim, sem maiores entusiasmos. Foi Conselheiro Hidroviário e o mesmo assunto que hoje tenho — não direi ao debate, que seria excessiva presunção — ao conhecimento da Casa, foi tantas vezes discutido, tantas vezes aventado, que cabe-me, apenas, divulgar o que se fez em Cachoeira do Sul, mas sabendo, de antemão, que o clamor sobre este assunto não evitará o desconhecimento total de suas consequências.

Sou grato ao aparte de V. Exª. Prosseguirei, falando, ainda, sobre o Rio Jacuí, sobre o qual se deslocam, apesar de tudo, milhares de toneladas de produtos da região que ele banha. Realmente, muito se poderia dizer sobre o Rio Jacuí, porque é o mais importante do Estado, não apenas por suas condições naturais de navegabilidade, pela extensão do seu curso, pelo que representa diretamente ou indiretamente através de seus afluentes, a próspera região colonial do Nordeste do Estado, mas basta que se dê ênfase ao fato de ser a viga mestra do sistema hidroviário gadeiro. Notável é o papel que tem desempenhado na história riograndense. Os noetas tanto o têm cantado e Aurélio Pôrto nos lembra que é pelo Jacuí que "subiram os pioneiros açorianos que alargaram as nossas fronteiras indo plantar em suas margens o reduto inextinguível das armas brasileiras, ponto de partida de todas as ações militares que encheram um século da nossa história".

Situemos, porém, o Jacuí na fisiografia riograndense, conforme não-lo descreve Amílcar Borges Fortes na sua "Geografia Física do Rio Grande do Sul". O Jacuí nasce a 730 metros de altitude, 10 quilômetros a leste da ci-

dade de Passo Fundo, na região de Povinho. É encaixilhado e corre rapidamente na direção do Sudoeste, por entre margens revestidas de forte vegetação em galeria. Suas águas são sempre engrossadas pelas de numerosas afluentes que lhe chegam por ambas as margens. O traçado do Jacuí serve de limite entre muitos municípios do Estado, e é por esse curso que se avalia a imensa importância socio-econômica desse rio.

Inicialmente separa as terras de Passo Fundo e de Marau, ficando aquela à direita e esta à esquerda. Essas terras são aproveitadas até que chegam ao rio as águas do arroio Fortinho. O Jacuí, então, para Oeste e passa a limitar os municípios de Passo Fundo e Soledade, até a confluência do Arroio Marupiará; a partir dessa confluência, separa Nacique de Soledade, até a foz do arroio Butiazinha. Daí até a desembocadura do Rio da Glória, separa os municípios de Nacique e Espumoso e até receber as águas do Ibirubá, separa esse último município do de Tapera. Da confluência do arroio Ibirubá até a do Jacuí-mirim é limite entre Espumoso e Ibirubá e, depois, até receber as águas do Ivaí, separa Espumoso de Cruz Alta, primeiro e de Júlio de Castilhos depois, até uma linha geodésica logo abaixo da foz do Ivaí. A partir dessa linha geodésica e até a foz do arroio Caá-membrá, é limite entre Sobradinho e Júlio de Castilhos e, até receber as águas do arroio Curupá, separa terras de Sobradinho e Cachoeira do Sul.

Faz, então, grande arco dentro deste município, com a concavidade voltada para o Norte, até receber o arroio Bexiga. Nesse arco chegam-lhe as águas do rio Vreacai. Do Arroio Bexiga até a desembocadura do arroio Iruí, separa Cachoeira do Sul de Rio Pardo. Continua em sua função de separar terras e atravessa este município, banhando a própria cidade de Rio Pardo, até receber a contribuição do arroio Rodrigues, ponto de onde passa a separar General Câmara, à esquerda, de São Jerônimo, à direita. Da foz do Taquari até receber o arroio dos Ratos, limita os municípios de São Jerônimo e Triunfo e, desse arroio à desembocadura do rio Cai, separa Triunfo de Culaba. É, então, que lança suas águas no Guaíba que não é senão o prosseguimento, alargado, do próprio Jacuí.

Para quem conhece o Rio Grande não é preciso salientar o que significa essa região e a importância que o Jacuí assume tendo por ela o seu curso. Acontece que a navegabilidade pelo rio Jacuí não é permanente, sendo essa situação motivo de intermináveis movimentos, apelos, reuniões em que o problema é debatido, clamando-se pela atenção das autoridades responsáveis, como agora aconteceu com o Congresso realizado em Cachoeira do Sul, que se situa ao meio do curso do Jacuí. Se o Congresso foi uma reunião de homens preocupados com o comércio de alimentos da região central do Estado, era evidente que os problemas do rio Jacuí teriam de assumir lugar de destaque nos debates travados.

Quero, então, juntar minha voz e com isso responder ao apelo dos promotores do Congresso ao se dirigirem ao Congresso Nacional, eis que, como eles, entendo que o Rio Grande do Sul no setor da produção de gêneros alimentícios, apesar das dificuldades que enfrenta, que se abatem sobre a sua economia, continua sendo o grande e maltratado celeiro.

É preciso continuar dizendo que a rede hidroviária representa imenso papel no enriquecimento do país, porque a força econômica das mais expressivas.

É necessário repetir sempre ao Governo que a produção precisa ser animada, que os nossos transportes e a circulação da riqueza se são defi-

no Rio Grande do Sul são propícias. Temos de falar muito e sempre sobre a navegação fluvial que, no Rio Grande do Sul, diminui espantosamente de ano para ano.

Aqui dizemos, como o autor da tese sobre as dificuldades da navegação fluvial no Rio Grande, Sr. Cyrino Reis da Silva Nunes, que, apesar de tudo, a parte navegável do rio Jacuí detém o recorde de toneladas de carga entre os grandes e pequenos rios do Brasil.

O Sr. Adalberto Sena — Permite V. Exa. um aparte?

O SR. GUIDO MONDIN — Pois não.

O Sr. Adalberto Sena — Desejaria que V. Exa. me informasse sobre as condições de navegabilidade dos rios a que V. Exa. está se referindo. Por que a iniciativa particular não se está interessando pelo problema?

O SR. GUIDO MONDIN — V. Exa. há de ver que as despesas, por pequenas que sejam, para desobstrução do rio, para mantê-lo em permanente navegabilidade, não são daquelas que pudessem ser suportadas por particular. Para tanto, seria necessário que particulares constituíssem uma empresa, com os mesmos recursos que o Governo tem, para darem assistência permanente à navegação do rio Jacuí.

O Sr. Adalberto Sena — Quer dizer então que as condições, naquela região, não são propícias. Faço esta pergunta porque, na Região Amazônica, se dá exatamente o contrário. Lá, embora as condições, atualmente, também não sejam propícias, — pois os rios oferecem condições de navegabilidade apenas durante certo período do ano, sendo que, na maior parte do tempo ficam obstruídos, sem condições de serem navegados — mesmo assim, lá, a iniciativa particular está realizando muito. Chega até a compor com vantagem com os poderes públicos, na questão de transporte por via fluvial. Daí minha curiosidade, em relação ao assunto.

O Sr. Gau da Fonseca — Permite a nobre orador um aparte?

O SR. GUIDO MONDIN — Com muito prazer.

O Sr. Gau da Fonseca — Desejava lembrar ao nobre colega que, além dos fatores que V. Exa. enumerou referentes à navegabilidade dos rios, reparo e cuidados com seus leitos, a navegação fluvial, no Rio Grande do Sul, sucumbiu devido à legislação de estiva que atingiu, também, a navegação fluvial, onerando, por demais, o transporte fluvial e não deixando margem a que a iniciativa privada pudesse agir.

O SR. GUIDO MONDIN — Neste particular, as exigências são de tal ordem que impedem o desenvolvimento da navegação fluvial. E a razão a que V. Exa. se referiu é sempre apontada quando o problema é debatido. São exigências que não vamos encontrar, por exemplo, no campo dos transportes rodoviários ou ferroviários. Se existem para o marítimo, existem também, com a mesma intensidade para o fluvial. O nobre colega Gau da Fonseca sabe quantas das nossas empresas de navegação fluvial sucumbiram por força desta situação. Mas me agrada saber, com relação ao aparte do nobre Senador Adalberto Sena, que no Amazonas os particulares têm capacidade, capitais para manter um serviço de desobstrução dos rios.

O Sr. Adalberto Sena — Perdão para manter serviços, apesar...

O SR. GUIDO MONDIN — Mas que serviços?

O Sr. Adalberto Sena — De navegabilidade.

O SR. GUIDO MONDIN — As empresas de navegação do Rio Grande do Sul são privadas, e não podem fazer nada, o Estado não pode.

O Sr. Adalberto Sena — A dificuldade no nosso entendimento — tenho a impressão — residia em que V. Exa. por ter cada um um pédo no seu discurso, tivesse tratado o problema um tanto mais sério. As dificuldades são os mesmos. Mas eu tive a impressão de que V. Exa. dizia que lá as condições de navegação eram propícias, eram favoráveis. Eu apenas o recordo que queria dar a V. Exa.

O SR. GUIDO MONDIN — As condições naturais, estas são grandemente propícias, sim. Mas quero lembrar, atendendo particularmente ao caso de Cachoeira do Sul, que o seu ponto é simplesmente intransponível — mais um dos problemas! — mas que as esperanças do povo cachoeirense estão depositadas na construção das cinco barragens, que são as dos km 17, 178, 293, 304 e 345, e, mais, na praticabilidade e aparelhagem do porto de Cachoeira do Sul. Menciono especificamente o porto de Cachoeira do Sul já pela sua posição exatamente em meio ao curso do rio, já pela importância da praça comercial que Cachoeira do Sul representa, contendo a produção da região para toda a área desse pólo.

O Sr. Adalberto Sena — Querá perguntar a V. Exa. quais as sugestões que V. Exa. apresentaria para solução desse problema que venha com a realidade que lhe é reconhecida. As empresas privadas não se podem manter na situação atual. Então, o que advoga V. Exa? Um aumento das tarifas? Um auxílio mais forte do Estado para sustentá-las? A sua transformação em entidades estatais ou, então, em sociedades anônimas ou de capital misto — privado e público? Porque o assunto é interessante, não há dúvida nenhuma. Pelo que estamos discutindo, V. Exa. denuncia não a falta dessas empresas, mas uma espécie de pre-falência. Quer dizer uma situação de tal natureza grave que elas na posição atual não se poderiam manter. Como todo discurso de V. Exa. traduz um grande interesse em equacionar e resolver problemas, particularmente do seu Estado, o Rio Grande do Sul como são problemas que, por sua extensão, tornam-se do interesse de toda a Nação Brasileira, daí a nossa inquirição.

O SR. GUIDO MONDIN — V. Exa. não assistiu, para sua felicidade, ao início do meu discurso.

O Sr. Adalberto Sena — Para mim é tristeza.

O SR. GUIDO MONDIN — Realizou-se, em Cachoeira do Sul, no meu Estado, um Congresso, que tratou da produção de gêneros alimentícios da região central do Rio Grande do Sul. Não se poderia tratar dessa matéria sem falar nos meios de escoamento da produção, e quem fala no Rio Grande do Sul tem de falar em Cachoeira do Sul e, particularmente, no Rio Jacuí.

O por que se chama, neste sentido, antigo — e, aqui, vou repetir — chama-se por providências do Governo Central por isso que as obras de infra-estrutura do meu Estado nem o Poder estadual tem força para enfrentar. É por isso que o Rio Grande do Sul, como terceiro contribuinte para os cofres da União, reclama. É o direito de pedir ao governo da União o abrandamento das nossas obras de infra-estrutura, de que a navegação do rio Jacuí é um dos pontos mais citados. Precisamos para ele de barragens de canalizações de portos, que não são portos de luxo, mas pequenos portos ao longo do seu curso, perto das cidades.

O Sr. Adalberto Sena — Então o Estado, o Estado do V. Exa. não tem as empresas que deveria ter para fazer obras, a falta de recursos, a falta de empresas, canalizações, barragens, etc. Então, o problema é realmente sem alteração de tarifas.

O SR. GUIDO MONDIN — O Congresso que trata de a matéria não tem a preocupação desse detalhe quanto a tarifas. Não é isto que reclama. Reclama, sim, a diminuição das despesas portuárias. Vemos que o mesmo caso ocorre com a nossa malhada mercante, a mesma coisa está ocorrendo com a navegação fluvial. Mas, ainda assim, isto é isto. O que os produtores rurais, particularmente os do Rio Grande do Sul, reclamam é que os cursos dos nossos rios que são muitos, estejam sempre livres, para que não haja solução de continuidade no seu trabalho. O que reclamam é trabalho, possibilidade de trabalho, possibilidade de navegar. Com isto, eles teriam, em grande parte, resolvido o seu problema. Não reclamam mais do que isso: que o Governo da União socorra o Rio Grande do Sul, no sentido de manter a navegabilidade dos seus rios.

O Sr. Adalberto Sena — V. Exa. me concede um aparte?

O SR. GUIDO MONDIN — Com prazer.

O Sr. Adalberto Sena — Nobre Senador, infelizmente, nesse últimos anos o transporte por via líquida, via fluvial, acabou-se ou marítima tem perdido terreno para outros sistemas de transporte. Ainda ontem li no jornal *Diário de São Paulo* uma entrevista que o cooperativista Guido Giacomassi deu a respeito do problema de transporte, principalmente da silvicultura e seus produtos, declarando que a balsa do Rio Grande do Sul era transportada até o Nordeste brasileiro por caminhões. Não utilizam o transporte marítimo, cujas deficiências todos nos conhecemos, e naturalmente, com o encarecimento do frete nos últimos tempos são utilizados outros meios de transporte. Isso tem as mesmas consequências para o transporte fluvial em regiões onde existem, como no nosso Estado, o Rio Grande do Sul — também sou rio-grandense — melhores estradas de rodagem. Além disso, temos a estrada de ferro ligando Cachoeira do Sul a Porto Alegre. Assim, o transporte por caminhões de fabricação nacional que apanham a carga na casa do expedidor e a transportam até ao armazém, em Porto Alegre, é uma concorrência dura para ser combatida, através do Rio Jacuí. Há épocas em que a estiagem é verão do Rio Jacuí, ocorre antecipada, por vezes, ou tardiamente, fazendo com que se forme reduzido o seu volume d'água, que serve à irrigação. Em consequência há períodos durante o ano em que não há possibilidade, a não ser com grande despesas, de tornar-se aquele rio navegável e em condições econômicas. Daí por que é uma tarefa difícil. Há pouco V. Exa. recebeu um aparte em que foi suscitado o caso das despesas portuárias em Porto Alegre continuam elevadas, se compararmos com outros os sistemas de transportes, ferroviários ou rodoviários. A curta distância, rios como os do Rio Grande do Sul, sujeitos a estiagem e escassez de volume d'água sofrem dificuldades na sua navegabilidade. Viajei muitas vezes pelo Rio Jacuí, Rio Taquari até Porto Mariante, Bom Retiro. Conheço toda aquela região. Mas as estradas de rodagem e estradas de

terceira, a par do encarecimento do transporte fluvial, tornam-se inviável a sua manutenção, no entanto necessário que o Governo possa melhorar alguns trechos daquela via de transporte.

O SR. GUIDO MONDIN — O transporte fluvial há de ser sempre o mais barato. A navegação fluvial no Rio Grande do Sul, muito embora todos os nossos problemas se interpenetrem não tem outra preocupação senão libertar-se para o transporte dentro do Estado, nos pontos terminais que são Porto Alegre ou o porto do Rio Grande.

O transporte fluvial é o adequado para as grandes cargas de baixo preço, aquelas que não seriam de forma conveniente, entregues ao transporte ferroviário e muito menos ao rodoviário. Teremos, pois, de puxar sempre, para que aqueles que reclamam esta solução a alcancem.

Confesso que o assunto é tão antigo, tão debatido, que sinto a um certo consanguineamento ao trazer-lo a debate nesta Casa. Mas, o faço para anunciar o Congresso que se realizou em Cachoeira do Sul e o propósito permanente dos produtores do Estado em ver solucionada esta velha questão.

Insisto em que o rio Jacuí encerra, realmente, incomensurável potencial de progresso e de barateamento dos transportes. Não obstante, são enormes as dificuldades existentes para a sua navegação. A falta de dragagens e barragens vai fazendo desaparecer a navegação fluvial do meu Estado, num atentado insuperável ao mais barato meio de transporte, a que se soma uma burocracia imposta a tudo e todos, o que não acontece com os demais sistemas, onde impera natural liberdade.

É urgente, pois, a necessidade de o Poder Público amparar a navegação fluvial por todos os meios possíveis, para que ela sobreviva até como manifestação de inteligência administrativa. A questão admite grandes teses, mas porque tanto já se estudou, tantos levantamentos já foram feitos, tanto se conhece em estatísticas, tanto se conhece a importância da navegação fluvial que nada mais seria preciso dizer, senão clamar pelo seu reaparelhamento e pelo cumprimento de velhas promessas, como as da construção de barragens, canalização e portos.

Quero, Sr. Presidente aplaudir a realização do I Congresso do Comércio Varejista de Alimentos da Região Central do Estado do Rio Grande do Sul. Apesar de sua importância, de sua expressão, de sua oportunidade, mas tendo presente o quanto já se clamou pelas soluções agora outra vez reclamadas, não sei que resultados práticos venha a colher. A nós cabe, representantes do Estado que somos, clamar também para que os planos de desenvolvimento cheguem ao Rio Grande e alcancem as suas hidrovias. O Rio Grande trabalha, mas pelo muito que contribui para os cofres da União situando-se em terceiro lugar nessa contribuição, tem ele o direito de insistir junto ao Governo Federal para que o socorra nos seus problemas de infra-estrutura, que daí ele responderá com o vigor da sua participação no desenvolvimento e na prosperidade nacional. (Muito bem! Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Tem a palavra o nobre Senador Vivaldo Lima.

O SR. VIVALDO LIMA:

(Lê o seguinte discurso) — Senhor Presidente, ajusta-se como uma luva ao Brasil o que adiante se conheceu em dia deste mês, através do noticiário vario permanentemente manti-

do pelo "O Globo" no espaço de suas folhas destinado ao que se passa "Por fora mundo a fora", que é deste teor:

"Mercadorias Perecíveis"

Não há mercadoria mais perecível do que um assento vazio de avião. Uma vez trancada a porta do avião, cada assento vazio representa uma mercadoria atirada fora, um prejuízo. Assim raciocina o Sr. W. J. Rauscher, vice-presidente da American Airlines, ao defender o sistema de descontos especiais com que a maioria das companhias aéreas norte-americanas procuram vender os assentos vazios, da mesma maneira como uma lojista faz descontos para livrar-se da mercadoria encalhada. Assim, muitas dessas empresas oferecem descontos para padres católicos, pastores protestantes ou rabinos judeus, membros das forças armadas ou jovens menores de 22 anos. Há tarifas reduzidas para embarques no horário de meia-noite e nas excursões em grupo as empresas oferecem uma passagem gratuita para 1 em 11 passageiros."

Confrontem-se as situações e verifique-se, Sr. Presidente, que, na verdade, em nossas linhas aéreas comerciais os aviões quase que só conduzem mercadorias perecíveis, isto é, assentos vazios sem conta.

Enquanto tal ocorre, muita gente que deles tanto necessita para resolver os seus problemas com a devida rapidez, ou deixa de fazê-lo, visto não dispor de recursos suficientes para um pronto pagamento ou por não se acharem capacidades financeiramente a suportar um crédito oneroso, ou, então, tem que sujeitar-se a viagens morosas de baixo preço, que os transportes fluviais, marítimos, ferroviários ou rodoviários lhe ensejam como opção única.

Qualquer que seja, na realidade, a categoria do equipamento aéreo — jato puro, turbo-hélice ou convencional, este de qualquer tipo, — o custo atual da passagem está acima das possibilidades das camadas sociais que dele se utilizem, com a exceção, bem entendido, das classes abastadas que, não obstante, ainda se defendem com os recursos a cortesia.

A uma simples inspeção, levantando voo uma aeronave comercial, verifica-se que os assentos ocupados não rendem para custear as despesas mínimas da própria viagem, quase sempre mesmo concorrem para elevar cada vez mais o *deficit* das empresas concessionárias.

Por que, afinal, se esvaziam os aviões? Apenas porque se aumenta o preço da passagem ao módico reajuste salarial dos trabalhadores em geral a alguma alteração nas tabelas dos combustíveis, a uma oscilação das moedas fortes, no custo maior das refeições, etc., etc.

Pergunta-se agora: elevando-se o custo do bilhete de ida ou volta, ou de ida e volta, como o que ora se observa, talvez até fora da medida, os assentos ocupados ressarcirão as eventuais perdas anotadas na contabilidade das organizações responsáveis?

Se a resposta for afirmativa, então, que eles continuem a sustentar a vida empresarial específica, assegurando-lhe manutenção desejável, renovação de frota periódica, dividendos compensadores e boa remuneração à atividade das cúpulas reitoras.

As subvenções oficiais, corolária, mente, não mais precisam ser cobçadas, nem sequer se tomará conta de que existem.

Os assentos restantes, mesmo em número maior, podem continuar desertos, tornando, dessarte, menos trabalhosa a tarefa dos comissários assim aliviados do incômodo atendimento de uma aeronave lotada, nas horas

das refeições ou dos sobressaltos nos itinerários turbulentos.

O Sr. Atilio Fontana — Permite V. Ex. um aparte?

O SR. VIVALDO LIMA — Com prazer ouço V. Ex.

O Sr. Atilio Fontana — V. Ex. está abordando o problema do transporte aéreo que, de longa data, reclama uma reestruturação, uma revisão geral. Refere-se, realmente, V. Ex. ao alto preço das passagens e ao grande número de assentos esvaziados e que não estão sendo utilizados. Tem toda razão V. Ex. ao fazer essas considerações. Melhor seria que os preços se mantivessem um pouco mais ao alcance de bolso do povo e que os aviões andassem lotados. Mas não é isto o que temos verificado na política do transporte aéreo. As principais companhias têm defendido, intransigentemente, o preço cada vez mais elevado das passagens e disso resultam, Sr. Senador, viagens com os assentos inaproveitados, a falta de utilização, enfim, as companhias se encontram em dificuldades para cumprir com os seus compromissos de pagamento. O que verificamos então? Elas não podendo satisfazer os pagamentos principais de material e aviões importados, deixam de cumprir com suas obrigações e o Tesouro Nacional, que é o responsável porque dá o aval para estas importações, é quem arca com as despesas. Sabemos nós que mais de quarenta bilhões de cruzeiros foram refinanciados porque as companhias não puderam cumprir com os seus compromissos no exterior. É uma política errônea e isto temos levado ao conhecimento do próprio Presidente da República, pedindo a S. Ex. que examine esse problema. Observamos que há, mesmo, um certo desinteresse de parte das administrações das empresas, porque é o Governo, afinal de contas, quem arca com a responsabilidade.

O SR. VIVALDO LIMA — O aparte do nobre representante do Estado de Santa Catarina constituirá um trecho extraordinário agora do meu próprio discurso. É um testemunho da maior idoneidade pois é um empresário que procura ajudar este País com aviões da melhor qualidade. É muito conhecida a empresa que V. Ex. dirige, cuja sigla é muito boa — SADIA. (Parece até que estou fazendo propaganda comercial). V. Ex. organizou uma frota que procura oferecer condições de segurança, pois é constituída de aparelhos modernos. Vossa Excelência traz o seu depoimento em apoio às minhas palavras, ratificando a minha estranheza no particular do alto custo das passagens aéreas. E mais ainda: diz que vem batendo-se arduosamente no sentido de torná-lo compatível com a realidade brasileira e com a própria bolsa da classe média. Justamente a mais sacrificada quanto ao transporte aéreo. Vendo-se dele privado justamente porque não está em condições de pagar no guichê a importância pedida pelo bilhete.

Agradeço a V. Ex. esse testemunho que, como disse, se trata praticamente de uma página deste meu discurso.

O Sr. Atilio Fontana — Pediria a V. Ex. permissão para mais um rápido aparte. (Assentimento do orador) V. Ex. fez referência à SADIA Transportes Aéreos, que é dirigida por um filho meu. Realmente, meu filho tem-se batido contra a elevação das tarifas de transportes aéreos porque, entende ele, como também nós outros, que não é esse o bom caminho, principalmente numa fase como a atual, em que o povo brasileiro está com o poder aquisitivo muito reduzido, pelas circunstâncias que todos conhecemos. Dêsse modo, melhor seria manter tarifas mais baixas. No entanto, a atitude das grandes empresas, é de

passar a responsabilidade ao Tesouro Nacional, e assim parece-me, não concordam com a orientação da SADIA Transportes Aéreos.

O Sr. Edmundo Levi — Permite o nobre orador um aparte?

O SR. VIVALDO LIMA — Ouvi-o, com prazer, o aparte do nobre companheiro de bancada, que também dara o que constitui esse aspecto, sobretudo para a nossa região, empreendida pelas suas condições crônicas de subdesenvolvimento.

O Sr. Edmundo Levi — Pelo que entendi do aparte do nobre colega, Senador Atilio Fontana, a elevação do custo das passagens aéreas constitui quase que uma imposição da política econômica governamental na questão dos transportes. Enquanto a empresa do S. Ex. se bate pela redução, as grandes organizações a que se refere mantêm-se apegadas à política da elevação certas de que o Governo, no fim, lhes cobrirá todas as despesas. De maneira que a essas empresas não preocupa servir o público, mas servir-se. Sabem que têm renda certa, através da subvenção do Tesouro Nacional. Não procuram melhorar as condições de transporte, atrair maior número de passageiros, e assim arrecadar dinheiro para suas operações. Mas V. Ex. fala a respeito da Amazônia. Nós, que moramos naquela langsta região, observamos com que dificuldades um homem, principalmente carente de urgentes recursos médicos e outros, consegue locomover-se para o Rio ou São Paulo. Os preços das passagens são exorbitantes, muito além da possibilidade de ganho do homem comum. Dai a razão por que aqueles aviões voam completamente vazios. Se a orientação do nobre Senador Atilio Fontana fosse atendida pela política governamental, no que se refere aos transportes aéreos possivelmente não só o Amazonas mas todas as regiões brasileiras, estariam bem servidas de aviões, que não trafegariam sem passageiros, apenas consumindo o dinheiro que o Governo lhes dá. Assim, não lhes faltariam recursos para o exibicionismo dos seus presidentes, dos donos, e para pagamento de salário de seus empregados. No entanto, a elas não interessou recursos para melhorar as condições de transporte da frota pois que o preço alto compensa apenas o trabalho menor e com isso então, essas essas empresas ficam livres de maiores encargos para atender a um maior público. V. Ex. está realmente tratando de um assunto muito importante, tendo tido, aliás, o oportuno aparte do Sr. Senador Atilio Fontana, no sentido de o Governo atender aos reclamos do povo e não, apenas, aos interesses das grandes organizações que querem servir-se, e não servir ao povo.

O SR. VIVALDO LIMA — Muito grato a V. Ex. com mais esse reforço às palavras que venho proferindo.

(Lendo.)

Todavia, Sr. Presidente, parece o inverso é o que se está ocorrendo, pregando-se os olhos do íntimo da escrituração das companhias. Basta acentar, de um lado, para o estado dos aviões em serviço. Bem sofrível. A cada passo, um defeito técnico, daí atrasos consequentes tumultuando os horários regulares, por falta de aparelhos disponíveis. Aliás, como as coisas andam na espécie, os prejudicados não são tantos assim, razão pela qual os ecos de sua inconformação mal transcendem o bojo, na realidade, desértico dos aviões em uso.

Como conseguem, então, as empresas sustentar-se com tal prática?

(Interrompendo a leitura) — Aliás, a resposta já foi dada pelo eminente representante por Santa Catarina.

(Retornando a leitura) — Representam verdadeiramente interesse pleno, em termos financeiros, os poucos assuntos ocupados? Têm sido dentro das tarifas em voga, sem evasão de uma cifra, ou, ao revés, sofrem elas constantemente as sangrias imensas pelas requisições legais ou ilegais nos casos de passés livres e concessões contínuas?

(Interrompendo a leitura) — A resposta foi dada. E vou dar um exemplo, meu caro Senador. Quando da elevação última do salário-mínimo, certa organização hospitalar, no Estado da Guanabara, procurou logo fazer a correção na tabela de preços de serviços, quer de ambulatório, quer de internação. Pois bem, fê-la. Sabe o que aconteceu? — Esvaziamento do hospital. Os quartos particulares foram sendo abandonados, as enfermeiras foram-se esvaziando, e, portanto, leitos ociosos. Doentes precisando de leitos e eles afugentando os doentes. Que fez, então, a Administração dessa organização hospitalar? — Voltou às antigas tarifas, e novamente começou a procura. Os quartos tornaram-se logo requestados até, promovendo filas, e as enfermeiras tiveram seus leitos ocupados.

Por que isso ocorreu? Porque a instituição, a que me refiro, não tinha verbas governamentais para suprir o *deficit*. Contava apenas com a sua própria renda, a receita daqueles leitos de quartos individuais ou dos coletivos, as chamadas enfermarias. Então, a sua tesouraria deveria ter o necessário para as suas despesas diárias. Voltando ao preço antigo, o dinheiro entrou e pôde, assim, atender aos seus pagamentos imediatos ou mediatos, mas, contanto tivesse com que atender seus compromissos em matéria de fornecimento de utilidades específicas ou comum às suas atividades.

Está aí, portanto, meu caro Senador, um exemplo — e muitos outros exemplos poderiam, naturalmente, aqui ser desfilados.

(Lê)

Aparentemente — salvo prova em contrário — o raciocínio induz-nos a acreditar que, em virtude do alto custo das passagens, inacessível à bolsa média, bom número dos lugares preenchidos se deve aos favores de descontos preordenados ou às generosidades incontornáveis.

O recurso, então, é apelar-se, cada vez mais para uma dotação oficial maior capaz de suprir os prejuízos, sem a qual, evidentemente, se tornaria impossível manter-se o tráfego — bem ou mal — da vasta rede aérea nacional.

Contudo, é inconcebível a teimosa prática nesse setor, prejudicando-se o público à custa do Erário Federal. Sem dúvida, o auxílio da União é imprescindível por força da natureza desses próprios serviços altamente onerosos.

Dever-se-á, no entanto, encontrar um meio termo, que possibilite — isso sim — conciliar os interesses em jogo: o do público, o das empresas e o do Tesouro.

Há, com efeito, setor do Ministério da Aeronáutica específico, capaz de fazê-lo: a Diretoria de Aeronáutica Civil.

Esta, melhor que qualquer outro organismo da Administração Pública, conhece muito bem o que está ocorrendo no tráfego aéreo comercial, sobretudo do centro ao extremo-norte do País, onde se situam as regiões subdesenvolvidas, portanto, de baixos índices econômicos! Consequentemente, são-lhes impeditivas as tarifas em vigor, acessíveis apenas à ínfima parcela de suas classes sociais, as abastadas, ou, conserva-las, de maior rendimento.

dente de votação, nos termos do Art. 272-A, do Regimento Interno.
A matéria vai à Comissão de Redação.

É o seguinte o projeto aprovado:

**PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 63, DE 1965**

Declara de utilidade pública a Fundação Pestalozzi do Pará, sediada em Belém, Estado do Pará.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É declarada de utilidade pública a Fundação Pestalozzi do Pará, sediada em Belém, Estado do Pará.

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

O SR. PRESIDENTE (Nogueira da Gama)
Item 5:

Discussão em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado nº 67, de 1965, de autoria do Sr. Senador Cattete Pinheiro que autoriza a emissão de selo postal em comemoração do cinquentenário da morte de José Veríssimo, tendo pareceres favoráveis, sob números 502, 503 e 504 de 1966 das Comissões: de Constituição e Justiça; de Transportes, Comunicações e Obras Públicas; de Finanças.

ORDEM DO DIA

Sessão em 21 de junho de 1966

(TERÇA-FEIRA)

1

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 13, DE 1965

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 13, de 1965, de autoria do Senhor Senador Florio Muller, que cria o cargo de 2º Vice-Presidente do Senado, tendo pareceres favoráveis sob nºs 624 e 625, de 1966, das Comissões: — de Constituição e Justiça, e Diretoria.

2

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 131, DE 1966

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 131, de 1966 (nº 3.612-B-66, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que altera dispositivos da Lei nº 4.902, de 16 de dezembro de 1959 e de outras providências tendo parecer favorável sob nº 610, de 1966, da Comissão de Projetos do Executivo.

3

PROJETO DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 4, DE 1965

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Emenda à Constituição nº 4, de 1965, originário da Câmara dos Deputados (nº 19-B-64, na Casa de origem) que altera a redação do art. 199 da Constituição Federal, suprimindo-lhe o parágrafo único (referente ao prazo para aplicação, no Plano de Valorização Econômica da Amazônia de quantia anual não inferior a 1% da renda tributária da União) tendo Parecer sob nº 529, de 1966, da Comissão Especial, favorável.

4

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 6, DE 1966

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 6, de 1966, que suspende a execução do art. 1º da Lei nº 154, de 25 de novembro de 1947 bem como a do art. 24, § 2º, do Regulamento aprovado pelo decreto nº 239, de 22-11-1947 declarados inconstitucionais por maioria absoluta do Supremo Tribunal Federal, em acórdão de 28.11-1952 tendo pareceres, sob nºs. 93 e 518, de 1966, da Comissão de Constituição e Justiça — 1º pronunciamento — apresentando o projeto; 2º pronunciamento — pelo arquivamento.

5

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 31, DE 1966

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 31, de 1966, que autoriza o Governador de Santa Catarina a assumir, como contratante, compromissos com a firma MEDICOF com sede em Budapeste, no valor total de US\$ 331.452,50 referente ao fornecimento de materiais e equipamentos médicos-hospitalares — (projeto apresentado pela Comissão de Finanças, em seu Parecer nº 618, de 1966) tendo parecer favorável sob nº 619, da Comissão de Constituição e Justiça.

Em discussão o projeto. (Pausa)
Não havendo quem queira fazer uso da palavra, encerro a discussão.
Não tendo havido emenda nem requerimento no sentido de que o projeto seja submetido a votos, é ele dado como definitivamente aprovado independentemente de votação nos termos do Art. 272-A, do Regimento Interno.
A matéria vai à Comissão de Redação.

É o seguinte o projeto aprovado:

**PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 67, DE 1965**

Autoriza a emissão de selo postal em comemoração do cinquentenário da morte de José Veríssimo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a emitir uma série de selos postais comemorativos do transcurso do cinquentenário da morte de José Veríssimo.

Art. 2º Os selos postais a que se refere o artigo anterior representarão a effigie do homenageado.

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

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

Não há mais oradores inscritos (pausa).

Nada mais havendo que tratar vou encerrar a sessão, deixando para a de amanhã a seguinte:

6

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 117, DE 1966

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 117, de 1966 (nº 2.802-B-62 na Casa de origem) que autoriza o Poder Executivo a emitir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial de Cr\$ 318.735.358 (trezentos e dezoito milhões setecentos e oitenta e cinco mil trezentos e cinquenta e oito cruzeiros) para atender às despesas com o pagamento ao pessoal da Companhia Nacional de Navegação Costeira, tendo parecer favorável, sob nº 612, de 1966, da Comissão de Finanças.

7

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 122, DE 1966

Discussão em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 122, de 1966, nº 1.763-B-64, na Casa de origem, que altera a subvenção concedida a Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras "Sedes Sapientias" da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, tendo pareceres favoráveis sob números 613 e 614, de 1966 — da Comissão de Educação e — da Comissão de Finanças.

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 136, DE 1966

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 136, de 1966, nº 3.660-B-66, na Casa de origem, de iniciativa do Sr. Presidente da República que incorpora a Faculdade de Filosofia e Letras de Juiz de Fora, tendo pareceres favoráveis sob nºs 608 e 609 de 1966 — da Comissão de Projetos do Executivo e — da Comissão de Finanças.

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 23, DE 1965

Discussão em turno único, do Projeto de Resolução nº 23, de 1965, que suspende a execução do art. 1º da Lei nº 154 de 25-11-47, julgado inconstitucional por decisão definitiva do Supremo Tribunal Federal, prolatada no Recurso Extraordinário nº 49.499-52, do Distrito Federal, tendo pareceres, sob nºs. 82 e 519, de 1966, da Comissão de Constituição e Justiça — 1º pronunciamento — apresentando o projeto; — 2º pronunciamento — pelo arquivamento.

10

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 58, DE 1965

Discussão, em primeiro turno do Projeto de Lei do Senado nº 58, de 1965, de autoria do Sr. Senador José Elias, que dispõe sobre o ensino de Puericultura, como disciplina dos Cursos das Escolas Normais, tendo pareceres sob nºs 128, 187 e 188, de 1966, das Comissões — de Constituição e Justiça favoráveis, — de Educação e Cultura, contrário e — de Saúde favorável.

11

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 68, DE 1966

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 68, de 1966, de autoria do Sr. Senador José Leite, que altera normas de elaboração estatística do Sistema Nacional de Transportes e de outras providências, tendo pareceres favoráveis sob nºs 339 e 340, de 1966 das Comissões de — Constituição e Justiça e — Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 16 horas e 25 minutos)

SECRETARIA DO SENADO FEDERAL

ATOS DO DIRETOR-GERAL

PORTARIA Nº 45 DE 20 DE JUNHO DE 1966

O Diretor-Geral, no uso de suas atribuições, resolve designar Edson Sarques Prudente, Auxiliar Legislativo PL-10, para ter exercício na Diretoria do Pessoal.

Secretaria do Senado Federal, em 20 de junho de 1966. — *Evandro Mendes Vianna*, Diretor-Geral.

PORTARIA Nº 46 DE 20 DE JUNHO DE 1966

O Diretor-Geral, no uso de suas atribuições, resolve designar Hernes Franco dos Santos, Auxiliar Legislativo, PL-10, para ter exercício na Diretoria do Arquivo.

Secretaria do Senado Federal, em 20 de junho de 1966. — *Evandro Mendes Vianna*, Diretor-Geral.

COMISSÃO DE INQUÉRITO

PORTARIA Nº 18, 66

O Presidente da Comissão de Inquérito, designado pela Portaria nº 9-66, de 14 de abril do corrente ano, do Exmo. Sr. Primeiro Secretário do Senado Federal, tendo em vista o disposto no art. 227, da Resolução nº 6-60, resolve designar Heliantho Siqueira Lima, Oficial Legislativo, PL-6, para acompanhar o Processo Administrativo a que responde o Sr. Hélio Chaves, Auxiliar de Secretaria Substituto, FT-5, a apresentar a respectiva defesa escrita, no prazo de dez dias, visto achar-se o acusado em lugar incerto e não sabido, não tendo atendido, no prazo legal, a citação por Edital.

Brasília, 17 de junho de 1966. — *Aloísio Barbosa de Souza*, Presidente da Comissão de Inquérito.

INSTITUTO DE PREVIDENCIA DOS CONGRESSISTAS

Ata da quinquagésima quinta reunião ordinária realizada em 26 de maio de 1966.

Aos vinte e seis dias do mês de maio de mil novecentos e sessenta e seis, às onze horas, na sala de reuniões presentes os Srs. Ary Frenho, Carlos Porto, Campos Vergal, Catele Pinheiro, Guido Mondin e Aniz Motta, sob a Presidência do Monsenhor Arruda Câmara, reuniu-se o Conselho Deliberativo deste Instituto a fim de tratar de assuntos diversos. Nada é aprovada a ata da reunião anterior quanto à discussão do Projeto de Regulamento apresentado pelo Sr. Ary Frenho e relatado pelo Sr. Carlos Porto. Em seguida o Sr. Presidente declara o Projeto em votação, sendo o mesmo aprovado por unanimidade. Finalmente é aprovado requerimento de inscrição da Sr.^a Alina Rodrigues Correa. Nada mais havendo a tratar o Senhor Presidente encerra a sessão às treze horas e, para constar, eu, , leio a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. — Mons. Arruda Câmara.

BALANCETE DO MES DE ABRIL DE 1966

RECEITA

31 — Receita de Previdência:

311 — Contribuições

10 — Contrib. Segurada Obrigatória

Cr\$ Cr\$

01 — Da Câmara 51.929.600
02 — Do Senado 7.938.193

11 — Contrib. Segurados Facultativos

01 — Da Câmara 13.198.555
02 — Do Senado 31.053.000
03 — Pensionistas 3.500.272

20 — Contribuições da União

01 — Da Câmara 09.522.281
02 — Do Senado 41.900.393

29 — Desconto de Diárias

01 — Da Câmara 12.672.000
02 — Do Senado 99.000

312 — Contribuições Especiais

10 — Contrib. de Carência

01 — De Seg. Obrigatórios 2.904.700
02 — De Seg. Facultativos 8.502.310

11 — Cont. Mandato Estadual

01 — De Seg. Obrigatórios 4.342.309
02 — De Seg. Facultativos 4.329.000 431.623.242

32 — Receitas Parlamentares:

323 — Fund. Cap. Aplica. Empréstimos
20 — Emprést. ship. Consig. 360.271.057
40 — Rep. pgt. maior emprést. 10.040 260.310.597

31 — Receitas Especiais:

311 — Juros de Mora 1.405.500
323 — Rec. Especiais diversas 37.500
33 — Subvenções 25.000.000
40 — Rep. pagamento Pensões 582.578
60 — Rec. maior das pensões 116 27.333.526

47 — Serviço Social:

471 — Fund. Assist. Social
10 — Rec. p soci crédito 8.021.308

Total da Receita 826.000.945

DESPESA

51 — Despesa de Previdência e

Assistência:

511 — Benefícios

Cr\$ Cr\$

10 — Pensões a Contribuintes (Aposentadorias Ordinárias) 85.034.669
20 — Pensões a Beneficiários (Pensões Ordinárias) 8.811.143
21 — Pensões Beneficiários Especiais (Pensões Especiais) 151.575

513 — Auxílios Pecuniários

10 — Seguro de vida 2.840.000

515 — Diversas Despesas de Previdência

10 — Restituições de contribuições 430.860
20 — Pgt. maior nas pensões 1.118 97.329.265

52 — Empréstimos:

622 — Despesas do Serv. Empréstimo Simples 281.388.400
20 — Dev. juros de empréstimo amortizado antecipadamente 7.404.120
30 — Restituições de empréstimos 223.500 269.014.020

Total da Despesa 366.343.385
Saldo do Mês 459.657.560

Total do Mês 826.000.945

Monsenhor Arruda Câmara, Presidente. — Dirceu Cardoso, Tesoureiro.