

Suas altas finalidades encontram-se relacionadas no art. 1.º de seus Estatutos sociais (conf. doc. anexo).
Reconhecido de utilidade pública afigura-se nos medida justa, constituindo, assim, incentivo aos altos propósitos dos responsáveis pela entidade.

PROJETO DE LEI N. 482, DE 1962

Dispõe sobre criação de estabelecimentos de ensino.
A Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo decreta:
Artigo 1.º — Passa a funcionar como Colégio, uma vez obtida a autorização federal, o Ginásio Estadual de Bariri.
Artigo 2.º — Fica criada uma escola normal em Bariri.
Artigo 3.º — A lei orçamentária do exercício em que se der a instalação dos estabelecimentos de ensino ora criados consignará dotações necessárias a ocorrer às respectivas despesas.
Artigo 4.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Justificativa

Apesar do nosso esforço para conseguir a aprovação do Projeto de lei n. 1202, de 1957, de nossa autoria, que visava a criação de Colégio Estadual e Escola Normal em Bariri, foi ele rejeitado pela Casa.

Entretanto, cientes da necessidade da medida, que constitui a aspiração da juventude estudiosa do município, apresentamos novamente o projeto, obedecendo as disposições regimentais em vigor.

Os estudantes de Bariri, que desejam prosseguir os seus estudos, são obrigados a se locomover para outros centros culturais, o que lhes acarreta enormes despesas e o afastamento do convívio familiar.

Em virtude das dificuldades referidas a maior parte dos interessados desiste de completar os seus estudos, com sensíveis prejuízos de ordem cultural para uma sociedade que aspira melhores dias.

Sala das Sessões, em 29-5-62

(a) Semi Jorge Resegue — Osvaldo Santos Ferreira — Alberto da Silva Azevedo — Athlé Jorge Coury — João Sussumu Hirata — José Costa — Augusto do Amaral — Diogo Bastos — Alfredo Farhat — Lavinio Lucchesi — Onofre Gossuen — Rocha Mendes Filho — José Felício Castellano — Mário Telles — Modesto Guglielmi — Fernando Mauro — Murilo Souza Reis — Leônicio Ferraz Júnior — Jacob Zveibil — Miguel Jorge Nicolau — Jethero de Faria Cardoso — Araripe Serpa — Lincoln Feliciano — Chaves de Amarante — Costabile Romano — Pedro Paschoal — Germinal Feijó — Jacob Pedro Carolo — Geraldo Martins — Antônio Sampaio — Angelo Zanini — Santilli Sobrinho — Benedito Matarazzo — Israel Dias Novaes — Farabullini Júnior — Leônidas Camarinha — Archimedes Lammógia — Marcondes Filho — Walter Menk — Henrique Peres — Ruy de Almeida Barbosa — Jamil Dualibi — Leônidas Ferreira — Dante Perri.

PROJETO DE LEI N.º 483, DE 1962

Altera a redação do artigo 2.º da Lei n.º 4.686, de 11 de abril de 1958.

A Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo decreta:

Artigo 1.º — Passa a ter a seguinte redação o artigo 2.º da Lei n.º 4.686, de 11 de abril de 1958.

Artigo 2.º — O preço de aquisição de cada unidade, com acréscimo de 12 (doze) por cento de juros anuais, não poderá ultrapassar o máximo de Cr\$ 800.000,00 (oitocentos mil cruzeiros), e será amortizado mediante desconto em folha de pagamento em, no máximo, 100 (cem) prestações iguais e mensais.

Artigo 2.º — E ta lei entrará em vigor na data da sua publicação

Artigo 3.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Justificativa

A Lei n.º 4.686, de 11 de abril de 1958, assim estabelece em seus artigos 1.º e 2.º:

Artigo 1.º — Fica o Estado autorizado a adquirir jipes ou automóveis por intermédio da Caixa Econômica Estadual, para ceder a todos os Inspectores e Delegados de Ensino que o desejarem, pelo preço exato de custo, para serviços de inspeção escolar, enquanto no exercício do cargo.

Artigo 2.º — O preço de aquisição de cada unidade, com acréscimo de 12 (doze) por cento de juros anuais, não poderá ultrapassar o máximo de Cr\$ 400.000,00 (quatrocentos mil cruzeiros), e será amortizado mediante desconto em folha de pagamento em, no máximo, 100 (cem) prestações iguais e mensais.

A elevação para Cr\$ 800.000,00 do limite máximo do preço de aquisição dos veículos de que trata o diploma legal acima transcrito, é medida que se impõe, tendo em vista o contínuo e crescente aumento que vêm sofrendo o valor das utilidades em geral e dos veículos motorizados em particular.

De fato, a importância ora fixada em lei não é suficiente para aquisição de jipes ou automóveis por parte dos Inspectores Escolares e Delegados de Ensino.

Assim, pelos motivos expostos, estamos certos de que o nosso projeto merecerá a acolhida dos nobres pares.

Sala das Sessões, em 29-5-62

(a) Leônicio Ferraz Júnior

— Passa-se ao

PEQUENO EXPEDIENTE

A SRA. PRESIDENTE — Tem a palavra o primeiro orador inscrito, o nobre deputado Murilo Souza Reis. (Pausa.) Tem a palavra o nobre deputado Carlos Kherlakian. (Pausa.) Tem a palavra o nobre deputado Antônio Donato. (Pausa.) Tem a palavra o nobre deputado Costabile Romano.

O SR. COSTABILE ROMANO — (Sem revisão do orador) — Exma. Sra. Presidente e Srs. deputados, é de todo justificável o interesse com que o povo brasileiro vem acompanhando a execução das recentes medidas determinadas pelo Poder Público, no sentido de reprimir, com toda a energia, a ação nefasta e desastrosa dos sonegadores dos gêneros de primeira necessidade. Já é de domínio público que a escassez do feijão, do arroz, do açúcar e de outros gêneros, é devida à criminosa sonegação desses produtos, retidos em grandes estoques pelos especuladores e somente negociados no mercado negro. Daí a justiça das medidas preconizadas pelas autoridades competentes, e do interesse geral que está havendo, principalmente entre o povo, pela sua execução. Sabendo-se que o tabelamento dos preços dos gêneros não será reexaminado na atual emergência, segundo declarações do Presidente da COFAP, a campanha repressiva, contra os sonegadores impõe-se como providência que não pode, de modo algum, ser protelada. As recentes apreensões de milhares de sacas de feijão, em poder dos sonegadores, ou em trânsito nos Estados, e destinadas exclusivamente ao câmbio negro, comprovam o acerto das medidas postas em prática. No Paraná, por exemplo, de acordo com recente informação do Presidente da Associação Paranaense de Cafeicultores, existem 400 mil sacas de feijão, que não são negociadas por motivos não explicáveis e que as autoridades precisam averiguar. Estas medidas são tanto ou mais urgentes e se tornam ainda mais prementes, no âmbito nacional, quanto é certo que ao próprio Governo interessa desfazer as acusações que lhe são feitas, como responsável pela atual crise de abastecimento, especialmente do feijão e do arroz, em São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e em outros Estados do País. Os contingentes do Exército e das Polícias Estaduais, postos à disposição da Comissão Federal de Abastecimento e Preços, devem, desse modo, agir sem tolerância contra os sonegadores, desfechando-lhes uma guerra sem quartel. Essa atuação enérgica poderá impedir que o abuso continue a se desenvolver e sejam os criminosos punidos com as penas mais severas. Até aqui, Srs. deputados, houve decisão por parte das autoridades nos setores do abastecimento e dos preços. Elas precisam ser imediatamente corrigidas. E somente através de um grande esforço e da execução de medidas radicais e enérgicas, reclamadas pela situação de calamidade, poderá o Governo fazer-se perante a justa revolta existente entre o povo.

Era o que tínhamos a dizer.

A SRA. PRESIDENTE — Tem a palavra o nobre deputado Juvenal Rodrigues de Moraes.

O SR. JUVENAL RODRIGUES DE MORAIS — (Sem revisão do orador) — Sra. Presidente e Srs. deputados há os que gostam de rir por baixo. É um fraco gozo, sem dúvida, que se alastra e faz adeptos, lamentavelmente. Pertence ao número dos que acham que se deve rir sempre pelo maior e pelo melhor.

É desolador verificar-se, a propósito, o que ocorre com o funcionalismo dos três poderes, em São Paulo, como aliás, recentemente constatou meu ilustre colega Pinheiro Júnior. Enquanto a Assembléia Legislativa procura — e com ela o Tribunal de Contas, seu órgão-relegado — remunerar os servidores com certo espírito de justiça — sem que isso, devo logo acrescentar, haja atingido o ideal em face do altíssimo custo de vida — o Executivo e o Judiciário mantêm para seus quadros salários de fome numa disparidade aberrante que é a consagração do absurdo.

Comparm-se as tabelas e verificar-se-á a desproporção. Logo com poucos números e isso será o bastante para a demonstração que este pequeno discurso objetiva. Na tabela Executivo-Judiciário as referências 1 (um), 50 (cin-

quenta e 94 (noventa e quatro) — para exemplificar — consignam vencimentos, respectivamente, de treze mil e quatrocentos e cinquenta cruzeiros, quarenta mil e quinhentos cruzeiros e cento e vinte e seis mil setecentos e cinquenta cruzeiros. Para os mesmos símbolos, para as mesmas referências (um, cinquenta e noventa e quatro) a Assembléia Legislativa concede, respectivamente, vinte e um mil e novecentos e noventa e quatro cruzeiros, cinquenta e cinco mil e dez cruzeiros e cento e cinquenta e quatro mil cruzeiros.

O mesmo se verifica na escala de funções gratificadas: destaque três, para exemplificação — um, seis e onze. O Legislativo atribui ao número um, quatro mil e sessenta cruzeiros; ao número seis, oito mil e oitocentos e vinte cruzeiros; ao número onze quinze mil e novecentos e sessenta cruzeiros. Ao mesmo tempo Executivo e Judiciário atribuem apenas dois mil e novecentos cruzeiros ao número um; seis mil e trezentos cruzeiros ao número seis e onze mil e quatrocentos cruzeiros ao número onze.

Não se pense — e repito aqui o pensamento inicial contido na afirmação em que ponho o máximo de sinceridade — que estou condenando o critério adotado por este parlamento, no caso, a que dei e dou minha total solidariedade. Ao contrário; nós do Legislativo, estamos certos, pois se não podemos fazer obra completa, muito nos aproximamos do razoável ao estabelecer para o funcionalismo desta Casa o mínimo indispensável, em matéria salarial.

O que eu condeno — e comigo estarão indubitavelmente, meus nobres pares — é o tratamento que vem sendo dispensado a quantos, no Executivo e no Judiciário, são, pelo seu trabalho, pelo seu esforço, pela sua dedicação, pelo seu espírito de sacrifício, a vida mesma, o indispensável e spiradouro, a expressão e a afirmação desses poderes, na sua problemática, na sua dinâmica, no seu complexo institucional.

Argumenta-se por aí, para justificar uma injustificável má vontade, com certas diferenças de denominações, como se a nomenclatura, só ela, pudesse tornar diferentes os cargos e as funções que são iguais...

Vamos corrigir a injustiça urgentemente?

Era, Era, Presidente, o que tinha a dizer.

A SRA. PRESIDENTE — Tem a palavra o nobre deputado Benedito Matarazzo. (Pausa.) Tem a palavra o nobre deputado Gustavo Martini.

O SR. GUSTAVO MARTINI — (Sem revisão do orador) — Sra. Presidente, Srs. deputados, na semana passada, ocupando esta tribuna, tivemos oportunidade de fazer alguns comentários sobre a conveniência de as autoridades estaduais, em estreita colaboração com o governo da União e até com entidades particulares, estudarem a possibilidade da construção de estaleiro para reparações em embarcações de toda a espécie, situando-o no Município do Guarujá.

Mencionamos, inclusive, a existência de um projeto elaborado há alguns anos e cuja efetiva realização representaria mais um vigoroso impulso na implantação, em bases racionais e técnicas, entre nós, da indústria de construção naval.

Em nosso primeiro discurso salientamos apenas as vantagens de ordem material que o empreendimento traria para o nosso Estado e para o nosso país e, em particular, para a Baixada santista.

Hoje desejamos realçar o aspecto social da construção de um estaleiro destas proporções, porquanto ele significaria a possibilidade de empregos especializados para milhares de chefes de famílias, com todas as vantagens daí decorrentes para o seu bem estar e a prosperidade desses trabalhadores.

A idéia é digna do melhor cuidado por parte de nossas autoridades responsáveis e a elas endereçamos novamente nosso apelo no sentido de que a estudem com carinho e atenção.

Em reforço às nossas palavras, queremos pedir a V. Exa., Sra. Presidente, que autorize a publicação, como parte integrante deste breve discurso, o comentário publicado pelo jornal "Folha de São Paulo", do dia 27 de maio, intitulado "Falta de estaleiro para São Paulo", onde o assunto é tratado com muita propriedade e inteligência.

Sra. Presidente, estou encaminhando à Mesa, aproveitando esta oportunidade, o seguinte requerimento:

Requeremos, atendidas as formalidades regimentais, que seja inserido, na ata dos nossos trabalhos, o voto congratulatório da Assembléia Legislativa com a direção e os servidores do ferry-boat pela dedicação, zelo e esforços que demonstram no cumprimento de sua vital e extenuante tarefa de transportar pessoas e veículos entre Santos e Guarujá.

Requeremos, ainda, que seja oficiado à direção daquele serviço sobre esta deliberação da Assembléia Legislativa do Estado.

Justificativa

Os números falam sozinhos e dispensam comentários. O serviço de transporte do ferry-boat entre Santos e Guarujá merece os aplausos e o incentivo de todos pela dedicação e zelo dos seus esforçados dirigentes e sacrificados trabalhadores. Segundo dados estatísticos em nosso poder, aquele serviço realizou em 1955, 21.906 viagens, transportando 266.930 veículos. Em 1956, realizou 47.038 viagens e levou 322.395 carros. Em 1957, as viagens foram em número de 48.840 e os veículos transportados alcançaram a cifra de 382.637 unidades. Esses números, em 1958, foram, respectivamente, de 57.421 viagens e 446.045 veículos. Em 1959 foram feitas 59.495 viagens e transportados 591.157 carros. Em 1960 as viagens atingiram o número de 69.991 e os carros transportados chegaram a 603.842. No ano passado — 1961 — foram feitas 74.118 viagens e 735.870 veículos foram transportados. O recorde de um dia foi de 220 viagens, com o transporte de 4.885 viaturas. Estes algarismos justificam plenamente o presente requerimento e o credenciam à aprovação da Casa.

O comentário a que me referi está assim redigido:

"FALTA UM ESTALEIRO PARA SÃO PAULO"

Já tivemos oportunidade de destacar, há poucos dias, que "em São Paulo está faltando um estaleiro". Numa série de trabalhos sobre a expansão da indústria de construção naval no país, que se implantou a partir de 1958 e hoje já pode apresentar um conjunto de 12 estaleiros com capacidade de construção de 260 mil toneladas de embarcações por ano, salientamos que o único projeto de montagem de um estaleiro paulista, na baía de Santos, em área do Guarujá, embora aprovado pelo Grupo Executivo da Indústria Naval, o GEIN, não foi até agora efetivado, por diversas circunstâncias.

Esse estaleiro precisa ser instalado. Santos é um porto cuja importância mais do que justifica — exige tal empreendimento e de razoáveis proporções. O Estado de São Paulo, que é o maior centro industrial do país e nessa qualidade fornece a maior parcela dos produtos fabris exigidos pela construção naval, não pode prescindir daquela obra. Devemos e precisamos cuidar, mais dia, menos dia, da constituição de uma empresa paulista de navegação mercante. Somos os maiores exportadores e os maiores importadores de mercadorias dentro do país e para fora dele. Assim, urge que disponhamos de uma frota mercante organizada em melhores condições do que as subordinadas ao governo federal, que seja capaz de oferecer ao comércio paulista um transporte marítimo seguro, digno de confiança, regular e ao menor custo possível.

O governo do Estado, conforme lembramos anteriormente poderia examinar a hipótese da constituição de uma empresa mista de navegação marítima, dentro do esquema do II Plano de Ação, que ora se ultima. Podendo começar com poucas embarcações, parcialmente financiadas por instituições oficiais, o Estado em poucos anos poderia constituir uma poderosa rede de navegação marítima, de indiscutível vantagem para o desenvolvimento da economia nacional. E a hora de cuidar disso é agora mesmo.

A SRA. PRESIDENTE — Tem a palavra e nobre deputado Onofre Gossuen.

O SR. ONOIRE GOSSUEN (Sem revisão do orador) — Sra. Presidente e Srs. deputados. — Renovação Indispensável — Ao se debater as diretrizes que deverão determinar o escoamento da safra cafeeira-62/63, um fato se destaca desde logo invadindo de apreensões o espírito dos que têm interesses ligados ao café, com a angustiante indagação: Quem irá comprilas?

Essa indagação encontra plena justificativa na forma pela qual se conduziu a atual Diretoria do I.B.C. desde o início de sua gestão, quer pelos erros introduzidos no plano cafeeiro, quer na maneira suspeita com que conduziu os negócios do café.

Mantendo-se surda aos reclamos das classes interessadas e às sugestões oferecidas pela imprensa, a Diretoria do I.B.C. foi fértil em introduzir alterações ao fracassado plano inicial, dando margem a um sem número de "negócios da China" aos que por sorte ou por informações "confidenciais", tiveram suas transações incluídas nos benefícios e facilidades originadas com as mesmas.

A Presidência, exercida por um neófito em assuntos cafeeiros e que acumulava o cargo de Presidente da Junta Diretora do Acordo Internacional esteve por muitas vezes sob orientação interina, ou mesmo acéfala, uma vez que o titular viajou muitas dezenas de vezes ao exterior.

Os diretores, sem qualquer entendimento entre si, cuidavam cada um do fator que mais lhes parecesse interessante, ou para conduzir negócios ou para fazer política pessoal.

O setor comercial esteve sob o talante de um antigo funcionário da casa, que agiu sempre sob mando de conhecidos grupos de "comerciantes"... alguns de origem estrangeira, promovendo as alterações que mais lhe convinham, das quais se sobressaiu a célebre resolução 260.