

Imprensa Nacional
Biblioteca Machado de Assis



B0028598

cat
F
335.1
G426



CÂMARA DOS DEPUTADOS

ADHEMAR GHISI
Deputado Federal

AÇÃO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
NO SUL CATARINENSE: A BR-101, A PESCA
E O PÔRTO PESQUEIRO DE LAGUNA

Discurso proferido na sessão
de 13 de abril de 1970

F 328.32
G426a

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL
Brasília — 1970

F 328.32
G 426a

30028598

O SR. ADHEMAR GHISI:

Sr. Presidente e Srs. Deputados, a nossa presença na tribuna da Câmara, no dia de hoje, está relacionada com recente entrevista que tivemos com o ilustre titular da Pasta dos Transportes, Ministro Mário Andreazza, com quem estivemos no dia 3 do corrente, nesta Capital, para tratar de problemas de interesse do Estado de Santa Catarina.

Será imperativo de justiça que, desde o início destas palavras, signifiquemos o nosso agradecimento àquele que sempre nos cumulou com generosa atenção, proporcionando-nos as condições necessárias para que lhe expuséssemos com inteireza os assuntos que nos levaram à sua presença.

A fim de que nossa entrevista não tirasse do ilustre auxiliar do Governo Garrastazu Médici mais tempo do que o suficiente para o trato dos assuntos que nos endereçavam à sua presença, levamos uma carta, na qual sintetizamos as formulações e postulações do interesse de minha gente e de minha região junto ao Ministério.

Alguns dos problemas tiveram do eficiente Ministro pronta e rápida solução; outros mereceram uma palavra de esclarecimento; e outros, ainda, ficaram pendentes de estudos e equacionamento por parte do Ministério dos Transportes.

De qualquer forma, do ponto de vista do interesse particular de minha região, posso adiantar haver sido altamente proveitoso o encontro, principalmente pela constatação do interesse sempre presente no espírito do Ministro pela solução dos problemas infra-estruturais ligados à sua Pasta.

Na correspondência que dirigimos ao Cel. Mário David Andreazza, focalizamos os aspectos que a seguir mencionamos:

"Como V. Exa. tem conhecimento, o sul catarinense está sofrendo violento processo de descapitalização, resultante, principalmente, da retração da indústria de extração de carvão, sua principal riqueza, decorrente da política do Governo brasileiro, que objetiva o seu barateamento, bem como a diminuição de seu percentual na composição do processo siderúrgico nacional.

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL	
BIBLIOTECA	
F. D.	DATA
F153	31/7/73

E' imperioso, pois, que em obediência à própria política do Governo, o processo industrial daquela região seja diversificado.

Não se pode pensar em sua industrialização, nem no seu correlato desenvolvimento comercial, sem que a região seja servida por vias de acesso que correspondam ao grau de suas necessidades setoriais, para atingir a plenitude de sua capacidade produtiva. Sabe o prezado Ministro que o elemento humano implantado no sul — "barriga-verde" é da melhor qualidade, razão por que a presença do Governo, no setor que V. Exa. tão patriótica e lúcidamente comanda, se faz premente para a solução dos seguintes problemas:

1) Construção da BR-101. O trecho de Florianópolis a Laguna, cujas obras se arrastam sem perspectivas de ultimação no prazo determinado por V. Exa., ou seja, 25 de novembro de 1970, está levando o Governo, e principalmente V. Exa. a uma posição incômoda, quando sabemos de seu patriótico e louvável interesse em terminar, dentro do prazo marcado, essa tão ansiada obra.

2) Acessos às cidades de Paulo Lopes, Imbituba, Laguna, Tubarão, Jaguaruna, Criciúma, Içara, Maracajá, Araranguá, Sombrio, São João do Sul, cujos municípios são atravessados pela BR-101.

3) Construção, na cidade de Araranguá, pela firma empreiteira da BR-101, ou por qualquer outra encarregada por esse Ministério do trecho de menos de dois mil metros, única via de acesso àquela rodovia.

4) Estudos e Programação para uma ligação, recomendada sócio-econômicamente, entre os municípios de Cambará do Sul (RGS) e Praia Grande (SC), entre as rodovias federais BRs. 116 e 101.

Incluída no Plano Nacional de Viação, e executada, tal ligação rodoviária viria tornar mais fácil a ligação entre duas importantes regiões do País. Para dar uma idéia da importância dessa rodovia, lembraríamos a Vossa Excelência que a distância do sul-catarinense a Caxias do Sul ficaria reduzida a cem quilômetros.

5) *Capeamento asfáltico* do trecho de dez (10) quilômetros entre a BR-101 e a Praia do Rincão, no município de Içara — SC, passando pelas proximidades de importante centro turístico conhecido por Lagoa dos Estêves.

6) *Capeamento asfáltico* do trecho de quatorze quilômetros, entre a cidade de Araranguá — SC e Praia do

Morro dos Conventos, balneário dos mais procurados na orla atlântica, não apenas por veranistas do sul do Brasil, como também dos Países do Prata.

7) *Obras do Pôrto Pesqueiro de Laguna — SC.* O apressamento dessas obras torna-se absolutamente necessário, a fim de que a indústria da pesca no sul de Santa Catarina possa ter um impulso que consagre a atuação do Governo Federal neste importante setor da infra-estrutura nacional.

A demora que já se verifica no desenvolvimento do programa estabelecido está levando a população lagunenense, principalmente, a um grande desânimo.

E' justamente, Sr. Ministro, por confiarmos no seu grande e meritório trabalho à testa do Ministério dos Transportes, rasgando e pavimentando estradas, recuperando e ampliando a frota marítima, aumentando a capacidade de nossos portos, modernizando nossas ferrovias, na execução de um plano de alta significação econômico-social, que dirigimos a Vossa Excelência estas solicitações, na certeza de que uma vez mais nossos apelos merecerão a generosa acolhida do titular da Pasta dos Transportes e na convicção de que assim procedendo estamos também contribuindo para a realização de obras inadiáveis e da maior importância para o desenvolvimento do Brasil".

De todos os assuntos focalizados na carta que dirigimos ao Sr. Ministro dos Transportes, no dia 3 de abril corrente, ocupar-me-ei principalmente da construção da BR-101, no trecho catarinense.

Trata-se de uma rodovia que borda todo o litoral catarinense, interligando a zona do carvão, no sul, à capital do Estado, e a cidade de Florianópolis ao rico Vale do Itajaí e ao norte industrializado, onde se situa a cidade de Joinville, a Manchester catarinense, como é conhecida.

BR — 101

Essa rodovia, que no antigo Plano Rodoviário Nacional tinha o número 59, nasceu sob signos negativos, pois suas obras de construção se iniciaram há vinte e cinco anos.

Ligando, como ligará, uma importante parcela territorial do Estado "barriga-verde" entre si, não é difícil constatar o prejuízo que a obra está causando à terra e ao povo catarinense, em face da sua morosidade de concretização.

A bem da verdade, e numa revelação de reconhecimento de Justiça que se impõe, o aceleração de tais obras só veio a ocorrer

no Govêrno Costa e Silva, ao assumir a Pasta dos Transportes o Ministro Mário Andreazza, cujo trabalho patriótico à frente daquele Ministério é reconhecido até pelos mais empedernidos adversários do Govêrno e da Revolução.

Em dias do mês de fevereiro do corrente ano, S. Exa. visitou uma vez mais o Estado de Santa Catarina, e, dessa feita, para imensa alegria nossa, marcou o dia 25 de novembro dêste ano, data da Padroeira do Estado, para a inauguração da pavimentação asfáltica de todo o trecho da BR-101.

Significa isso que cêrca de duzentos quilômetros de rodovia precisarão ser asfaltados entre os meses de fevereiro até novembro do ano de 1970, o que nos dará uma média de vinte quilômetros por mês, a serem executados através de cinco empreiteiras.

Garantiu-nos o Sr. Ministro Andreazza que até o prazo determinado, ou seja, 25 de novembro, poderia a gente do Estado de Santa Catarina contar com o término da obra, que será inaugurada pelo Chefe da Nação.

Para tanto, declarou-nos o Ministro, um dos últimos empecilhos para a concretização do empreendimento foi afastado, ou seja, a substituição da firma SBU (Sociedade Brasileira de Urbanismo) por outra, para executar a pavimentação entre os municípios de Laguna e Paulo Lopes, numa extensão de quase cinquenta quilômetros.

A ênfase dada pelo eminente Ministro ao cumprimento da palavra empenhada no começo dêste ano, em Santa Catarina, endereça-nos a êste registro, quando sabemos dos sadios e patrióticos propósitos do Govêrno em dotar as principais regiões sócio-econômicas do País de um sistema rodoviário capaz de preparar a base do grande Brasil de amanhã.

Por tudo que nos declarou o Ministro Andreazza somos gratos a S. Exa. Permaneceremos atentos na colaboração que nos fôr solicitada para levar a bom têrmo a obra cuja inauguração se anuncia com tantos meses de antecedência.

PÔRTO PESQUEIRO DE LAGUNA

Registro todo especial deve merecer o problema relacionado com o Pôrto Pesqueiro de Laguna, objeto até aqui do carinho e da atenção do Ministro, que teve oportunidade de visitar por três vêzes a velha sede da "República Juliana", de Garibaldi e de Canabarro, para conhecer *in loco* as condições de estabelecimento de uma indústria do porte daquela que se preconiza para o sul-catarinense.

Uma vez mais o titular da Pasta dos Transportes renovou o seu propósito de implantar naquele ponto do litoral brasileiro a entidade que marcará a presença do Govêrno Federal neste setor da indústria pesqueira, hoje objeto dos maiores cuidados e estímulos por parte do Poder Central.

Relembrou a criação, no Govêrno Costa e Silva, da sociedade anônima que vai gerir os destinos da indústria, cujos planos se desenvolvem normalmente, embora reconhecendo haverem surgido dificuldades de natureza financeira e de garantia de avais, por parte do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (DNDE), para o aval solicitado pela firma francesa que executará a implantação do Pôrto Pesqueiro de Laguna, aproveitando em parte as instalações já existentes do pôrto mantido pela União, hoje praticamente abandonado.

Tudo isso é muito alvissareiro e enche nosso coração de catarinense e de brasileiro de profundo sentimento de alegria.

Foi ainda por sugestão do eminente Ministro que comparecemos, no mesmo dia, à presença do Dr. Colombo Machado Salles, catarinense como nós, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, de quem fomos obter subsídios e informações para um melhor conhecimento da situação atual, referente ao trabalho do Pôrto Pesqueiro.

As palavras do eminente técnico foram de molde a nos tranqüilizar, proporcionando-nos a certeza de que tôdas as providências foram tomadas para que em breve a obra possa transformar-se em esplendorosa realidade.

Quando o Brasil, por intermédio do Chefe da Nação, através de um ato de coragem e de afirmação como nação soberana, pelo Decreto-lei n.º 1.098, de 25 de março de 1970, amplia seu mar territorial para uma faixa de 200 milhas, justificando tal ato, primordialmente, no "interêsse especial do Estado costeiro na manutenção da privatividade dos recursos vivos das zonas marítimas adjacentes a seu litoral..."; quando o órgão específico do Govêrno para o setor, ou seja, a Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE), prevê de todos os modos e formas o estímulo à indústria pesqueira no Brasil, objetivando sua organização e administração, para o que já se permite a aplicação de até 25% do Impôsto de Renda, o que faz com que os investimentos na pesca já se coloquem hoje em 3.º lugar dentro do quadro dos incentivos fiscais, depois da SUDENE, quando se preconiza aumentar a produção do pescado de 700.000 toneladas para 2 milhões de toneladas anuais em 1972; quando se sabe que a fome habita os lares de tantos brasileiros e já ronda a casa de milhares de outros patrícios nossos; quando se tem nítida consciência de que o pescado poderá atenuar, se não resolver o problema da subali-

mentação no País, tendo em vista as condições altamente favoráveis com que a natureza brindou o Brasil, não se poderia compreender descaço, desinterêsse ou inação do Governo Federal no setor.

Com efeito, além da SUDEPE, criada em 1962, o Poder Central baixou os Decretos 61.156 e 62.636, respectivamente de 16 de agosto de 1967 e de 30 de abril de 1968, estabelecendo normas disciplinadoras da elaboração de um plano diretor de portos de pesca. Tal plano encontra-se em estudos, em vias de redação final. Pelo mesmo serão conhecidas as áreas prioritárias para a instalação dos chamados portos de pesca, necessários para a concentração de recursos industriais, e a fim de tornar o Brasil um dos maiores produtores de pescado no mundo.

A reivindicação catarinense referente a Laguna e ao seu litoral, para que ali se implante a indústria da pesca em moldes modernos e positivos, não se constitui em postulação improvisada que se assente em bases falsas e numa realidade desconhecida. Não, muito ao contrário disso, está ela baseada em estudos de eminentes técnicos brasileiros e estrangeiros, os quais concluíram pelas condições altamente favoráveis da pesca no litoral "barriga-verde". Com efeito, — a costa de Santa Catarina, que se estende da barra do norte da ilha do mesmo nome até o Cabo de Santa Marta, é alta, recoberta de mata tropical atlântica, recortada de inúmeras enseadas e pontas graníticas que avançam para o mar.

A 50 quilômetros ao norte do cabo de Santa Maria, na ponta de Garopaba, apresenta uma inflexão para oeste, deixando entre ela e o Oceano um vasto terreno plano e alagadiço, dando origem a uma rede lagunar que se estende até os limites fronteiriços do Brasil.

Essa zona geográfica caracteriza-se pelo fato de apresentar a saliência extrema da costa, que começa na enseada de Itapocoroí e termina em Tôrres, na costa do Rio Grande do Sul, próximo ao cabo de Santa Maria, extremidade leste mais avançada da costa sul do Brasil.

A caracterização da massa d'água desta região é perfeitamente definida pelo comportamento da quantidade de sal e da temperatura.

A peculiaridade evidente dessa zona costeira reside no fato de receber reduzido afluxo continental, contrariando o regime subtropical de precipitação pluviométrica que se faz sentir sobre o continente. Isto ocorre em função de circunstâncias de natureza hipposométrica, pois os rios grande caudal, capitaneados pelo Paraná, estão filiados a Vertente da grande bacia platina. Nestas condições, a área de drenagem contribuinte deste trato litorâneo é limitada pela encosta oriental da Serra do Mar e por estreita pla-

nicie atrás ficou exposto, que as águas interiores regulada pelas precipitações pluviométricas, nos meses que acusam a sua maior frequência. Havendo uniformidade do comportamento meteorológico da costa sul do Brasil, verifica-se, portanto, simultaneidade do afluxo pelas barras do Rio Grande, Mampituba, Araranguá, Uruguanga e Laguna, chegando-se a admitir na costa do Rio Grande do Sul a presença de águas do rio da Prata. Nessas ocasiões, geralmente sob regime de ventos leste ou sudeste, a descarga desses cursos d'água aumenta consideravelmente, enquanto o empilhamento de água do mar junto à costa impede o seu esgotamento. Cessando o efeito desses ventos, sobrevêm, geralmente, ventos do quadrante nordeste, os quais, retardando a propagação da onda maré junto à costa, chegam a inverter a corrente litorânea, determinando abaixamento do nível do oceano, o que facilita a saída das águas interiores. É interessante observar que durante esses períodos a água costeira apresenta coloração completamente diversa da habitual. Na zona de Laguna, esse fenômeno é de tal evidência, que chega a deixar em destaque a massa d'água de origem continental, a qual penetra 20 quilômetros oceano a dentro. A quantidade de água fresca é, então, muitas vezes superior, caindo a salinidade a índices baixíssimos, chegando a 2 gramas por litro d'água, o que demonstra a absoluta predominância das águas interiores. Pode, assim, essa zona ser considerada com a extremidade ocidental da Convergência Subtropical, pois sofre freqüentes e abruptas variações de arrasto litorâneo, processando-se desse modo intensa varredura hidrodinâmica da plataforma continental.

As variações de temperaturas e salinidade demonstram que a seção característica de transição desloca-se no intervalo da costa, cujos extremos são o Uruguai e a Ilha de Santa Catarina. As características de transição permitem afirmar que essa seção, no verão, encontra-se na altura da costa do Uruguai e, no inverno, na costa de Santa Catarina.

Daí o grande interêsse dos barcos de pesca, tanto americanos como russos, em promover intensa ação pesqueira com os chamados barcos-fábrica.

Este fato é que determina a abundância de peixe nessa região, sendo a operação de pesca facilitada pelo relêvo submarino, que favorece o arrasto de redes.

O Pôrto Pesqueiro de Laguna — De há muito Laguna deixou de ser o terminal de escoamento de carvão mineirado no sul do país; seu movimento restringe-se hoje à exportação de madeira e farinha de mandioca, por navios de pequena cabotagem. Toda a região dependente daquele centro entrou, a partir de 1955, em franca decadência, criando para o Estado sério problema social.

A posição geográfica de Laguna e as atividades pesqueiras da região indicavam a solução alternativa para o pôrto que, uma vez transformado em centro pesqueiro, poderia não só dar destinação válida as instalações portuárias existentes como reativar o pólo econômico da região.

As pesquisas feitas demonstraram que a nova função do pôrto somente será viável através do desenvolvimento da pesca oceânica, pois as atividades pesqueiras nas lagoas e litoral da região não são capazes de construir suporte econômico da transformação visada.

As possibilidades de Laguna e das instalações portuárias atuais indicaram uma solução do caráter simples e prático, a qual é substanciada no projeto e nas diretrizes de implantação de futuro pôrto pesqueiro. Essa obra deve ser considerada como a infraestrutura necessária ao desenvolvimento na região, pois irá conjugar as atividades de captura, industrialização e comercialização do pescado.

A fase atual de estímulos do Govêrno aos empreendimentos de pesca (Decreto-lei n.º 22) e o programa em execução da pavimentação da BR-101 vem colocar o empreendimento em situação altamente favorável. Sua implantação deve ser feita em bases econômicas seguras, com etapas e fases para comprovação do planejamento inicial. Seu sucesso dependerá, em grande escala, da conjugação dos esforços das entidades governamentais e das empresas interessadas no desenvolvimento da pesca na região.

O Sr. Lyrio Bertolli — Nobre Deputado Adhemar Ghisi, estamos no plenário há tempo suficiente para notar a importância do assunto que V. Exa. focaliza. Para aqueles que, como eu, tendem mais para a atividade técnica do que para a política, é uma satisfação ouvir discursos desta natureza. Quando V. Exa. traz o problema econômico à tribuna, vejo dois ângulos: um o de representante do Estado que, procurando traduzir os anseios de sua população, tenta alertar o Govêrno para os problemas da sua região: e o outro, para mim mais importante, o da equação formada por V. Exa., quando traz à baila o problema do aproveitamento do peixe. Verifico que escritores, autores, grandes economistas, administradores, sociólogos sempre disseram que, para se verificar o grau de desenvolvimento de um povo, bastaria ver, observar e medir sua capacidade de aproveitamento dos recursos naturais. Ai está, então, a verdadeira importância da pesca no meu ponto de vista de obscuro representante do Paraná. (*Não apoiado.*) Vejo o grande alcance do discurso de V. Exa., alertando o Govêrno, os responsáveis pelo nosso planejamento e aqueles que inserem nos orçamentos plurianuais os esquemas, os projetos, os subprojetos das atividades concernentes à nossa capacidade de aproveitamento do

peixe. Congratulo-me com V. Exa. e, neste momento, deixo, com satisfação, o meu voto de louvor ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo ato de coragem na fixação das 200 milhas do nosso mar territorial.

O SR. ADHEMAR GHISI — O aparte de V. Exa., nobre Deputado Lyrio Bértoli vem honrar, sobremaneira, o seu colega que se encontra na tribuna, pronunciando discurso que, como Vossa Excelência bem salientou, não tem o objetivo único de reivindicar para Santa Catarina uma obra que se faz necessária ao desenvolvimento daquela região brasileira. Objetivamos também, com o nosso discurso, o chamamento da atenção dos nossos eminentes colegas para problema da maior magnitude, como êste relacionado com o pescado em todo o litoral do Brasil.

Por isso somos daqueles que, enxergam no recente decreto do Sr. Presidente da República, além de um ato de coragem, um ato de afirmação de Nação soberana que vem ao encontro das maiores necessidades de nossa Pátria, cujo povo, numa grande percentualidade, tem carência de vitaminas e de proteínas em sua alimentação diária. O brasileiro carece de melhor alimentação. E o peixe é fonte inesgotável de proteínas, de minerais, de produtos necessários para que o homem se desenvolva melhor do ponto de vista físico e intelectual. Dai a razão pela qual não podemos esconder o nosso entusiasmo, quando sabemos da edição do decreto-lei que estendeu para 200 milhas as águas territoriais brasileiras. Não podendo conter a nossa admiração e a nossa alegria, encaminhamos ao Senhor Presidente da República telegrama de congratulações por êsse ato. Somos contrários, inclusive, a eminentes colegas que se pronunciaram, dentro ou fora desta Casa — não me recordo bem — em favor da tese de que o ato de extensão do mar territorial deve ser estabelecido através de acôrdos bilaterais entre nações soberanas. Não acredito que assim possamos colocar o problema. Barcos estrangeiros vêm visitar as nossas costas, como já tive ocasião de ver êsse local do litoral de Laguna, em Santa Catarina. Eles se aproximam o mais possível de nossa costa e procedem, como vêm e vinham procedendo, a uma verdadeira pesca de destruição de nossa fauna, porque, no momento da sucção dos grandes cardumes, eles não absorvem apenas o peixe adulto, mas também o peixe ainda em estado de crescimento.

Foi por isto, que sem considerar aqui fatores de segurança nacional, sem citar aqui fatores de aproveitamento da plataforma continental brasileira para a extração de petróleo, apenas me detendo na análise do problema da pesca, penso haver o eminente General Garrastazu Médici, por êsse aspecto de seu govêrno, numa sadia promoção, sem alarde, numa ação verdadeiramente de prin-

cípios nacionalistas da maior profundidade agido muito bem ao editar esse decreto, que é realmente um grande passo para o reencontro de Brasil com seu maior desenvolvimento, para a felicidade e bem-estar do seu povo.

O Sr. Antônio Bresolin — Nessa parte da ampliação das águas territoriais brasileiras, estou integralmente solidário com V. Exa. E eu, como Deputado da Oposição, também telegrafei ao General Garrastazu Médici aplaudindo o gesto corajoso e patriótico de S. Exa.

O SR. ADHEMAR GHISI — Fico muito feliz em ouvir a revelação do ilustre colega e Deputado pelo Estado do Rio Grande do Sul, Antônio Bresolin. S. Exa., com isso, dá prova do seu espírito eminentemente nacionalista, mas dêse espírito nacionalista puro, sem demagogia, o qual queremos ver implantado neste País para o progresso, desenvolvimento e bem-estar da gente brasileira.

O Sr. Lyrio Bertolli — Veja o paradoxo, nobre Deputado: quando V. Exa. diz da importância do peixe na alimentação e na economia brasileira, vejo, com tristeza, que justamente os homens que se ocupam da pesca em todo o litoral brasileiro são verdadeiros párias da nossa sociedade. Geralmente são homens pobres e, pelo que tenho verificado e observado, carecem de vitamina. É preciso estruturar sua atividade, dando-lhes proteção. O discurso de Vossa Exa. além dêse aspecto, tem a vantagem de atender a esses milhares de homens. Talvez não representem um grande número de eleitores. Mas não estamos aqui só para defender eleitores, sim, homens, crianças e velhos que estão à beira do mar procurando produzir. Quanto ao que disse V. Exa. com referência à extensão da nossa faixa territorial, confesso, como advogado de província, não entender bem a diferença entre o *dumping* internacional e o *dumping* privado. É uma dúvida que tenho até hoje. Indiscutivelmente, porém, foi um ato corajoso o do Sr. Presidente da República, ao qual empresto todo o meu apoio.

O Sr. Medeiros Neto — Nobre Deputado Adhemar Ghisi, a imagem física dêste País de dimensões continentais nos oferece, com evidência de fatos, incontestavelmente, um teor de piscosidade lacustre, fluvial e marítima dos mais altos do mundo. Afigura-se-me e depara-se-me como algo de singular e *sui generis* que êste País, com índice demográfico populacional que já demanda e alcança 90 milhões de habitantes, ainda possa ser apresentado pela UNESCO como o que mais parcamente se alimenta de peixe. Diz a UNESCO que apenas cerca de 30 por cento de uma população como a nossa alimenta-se de peixe e, talvez, uma vez apenas por dia. A população bovina do Brasil é inegavelmente o terceiro rebanho maior do mundo, mas aqui em Brasília, sabe V. Exa., esta-

mos a adquirir um quilo de carne por quatro cruzeiros. Diante deste fato e desta realidade, cumpriu o Governo a sua missão, exercitou a sua tarefa de, realmente, com espírito voltado para os interesses nacionais, aumentar aquilo que já previa o Tratado de Tordesilhas, que era a expansão da nossa influência sobre a faixa marítima. A prioridade não foi nossa. O Peru já a tomara quando um governo citatorial ali assumira a responsabilidade, diante do mundo, de avançar por 200 milhas a sua penetração marítima. E por que o Brasil não seguir igual rumo, não adotar igual roteiro que parece consultar os seus maiores interesses? A Revolução de março, que para alguns radicais é apresentada como desdouro, para mim e para V. Exa. tem cumprido e exercitado a sua histórica missão de dar as soluções coincidentes com essa simultaneidade de fatos, atualizando êste País. Quero levar, por intermédio do discurso de V. Exa., meus aplausos ao Sr. Presidente da República, certo de que êle, em adotando a medida que realmente adotara, o fizera no alto cumprimento de uma missão histórica que lhe é cometida como Chefe de uma Revolução em marcha. O Brasil não pode parar. "Parar é retroceder" — já dizia Salomão. Não é para o retrocesso que êste País se encaminhará. De acôrdo com os maiores pronunciamentos que ontem lemos pelos jornais de Londres e de Washington, êste País avança, não tem medo do horizonte e já perdeu a rotina da visão voltada para os pés. Estamos realmente com os pés no futuro, alcançando a nossa missão no porvir.

O SR. ADHEMAR GHISI — Estou muito honrado e feliz em receber o substancioso aparte do nosso querido amigo e colega Deputado Medeiros Neto. A nossa presença na tribuna já estaria suficientemente justificada pelos apartes com que S. Exa. e outros eminentes Deputados nos brindaram nesta tarde. Foi justamente por entendermos o grande alcance da medida do Sr. Presidente da República ao estender as nossas águas territoriais para 200 milhas, que quisemos fazer menção especial a êsse ato, que caracterizamos como de coragem, praticado pelo Chefe de uma Nação soberana.

O SR. PRESIDENTE (*Raimundo de Andrade*) — O tempo de V. Exa. está esgotado.

O SR. ADHEMAR GHISI — Pediria apenas, Sr. Presidente, que V. Exa. me concedesse alguns segundos para dar um fêcho a estas considerações. Antes, desejaria ouvir o nobre Deputado Amaral de Souza.

O Sr. Amaral de Souza — Quero trazer o meu aplauso ao coerente discurso de V. Exa. Enquanto aplaude o ato do Presidente da República que fixou o mar territorial brasileiro em 200 milhas V. Exa. já chama a atenção do Governo para a responsabilidade que tem o Brasil de explorar suas riquezas naturais e

reivindica a construção do posto pesqueiro de Laguna. Portanto, faz V. Exa. um discurso coerente, porque não só aplaude, mas também mostra ao Governo brasileiro a responsabilidade que o ato encerra, isto é, de que o Brasil deve explorar suas riquezas naturais, deve fazer com que esta vasta faixa propicie ao povo brasileiro maior bem-estar. Nobre colega, meus aplausos. V. Exa. não faz um discurso de dimensão regional, mas de interesse nacional.

O SR. ADHEMAR GHISI — Muito obrigado, nobre Deputado Amaral de Souza.

Ao registrar o cuidado que o Governo brasileiro teve na justificativa do Projeto de Lei n.º 1.098, de 25 de março de 1970, ao consignar que esse ato se assenta primordialmente no "interesse especial do Estado costeiro, na manutenção da privatividade dos recursos vivos das zonas marítimas adjacentes ao seu litoral", diria que, por cento, ele naquele momento considerava o litoral de Laguna como o paradigma de todo o vasto litoral brasileiro onde, em certas épocas do ano, o peixe é de cardume, como a tainha, a enxôva, a sardinha, e, em outras, se faz a pesca dos chamados peixes finos", como a miragaia, que o mercado internacional reclama e compra.

Sr. Presidente e Srs. Deputados, fico satisfeito em verificar que a nossa oração despertou a atenção dos eminentes colegas que conosco se solidarizaram na oportunidade em que trouxemos para esta tribuna problema do maior interesse para a infra-estrutura deste País.

Termino com a leitura de alguns elementos que me parecem necessários para dar bem a medida daquilo que nos trouxe a esta tribuna.

Repitamos aqui as palavras que a respeito do assunto pronunciamos na sessão de 17 de junho de 1968:

"Como futuro centro industrial e comercial de pesca, como entreposto para a distribuição do produto para a região do Brasil meridional, onde se concentra mais da metade da população deste País, como experiência pioneira em grande escala, a ser feita visando à solução de um problema infra-estrutural que o Governo já não deseja, como tem demonstrado, desconhecer, sobretudo como um grande desafio aos nossos governantes, apresentado está o problema do Porto Pesqueiro de Laguna, tema já exaustivamente estudado e na dependência de uma fácil solução, que virá rapidamente, se efetivamente se unirem esforços do Governo em tórno do desejo já reiteradamente manifestado pelo Ministro Andreazza". (*Muito bem; muito bem. Palmas.*)