



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

ANO XXVIII — N° 70

QUARTA-FEIRA, 31 DE OUTUBRO DE 1973

BRASÍLIA — DF

CONGRESSO NACIONAL

PARECER N.º 57-T/73-CN

Da COMISSÃO MISTA DE ORÇAMENTO, sobre o Projeto de Lei n.º 11 (CN), de 1973, que estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1974.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Relator: Deputado Bento Gonçalves

1. Submete o Sr. Presidente da República ao Congresso Nacional, através do Projeto de Lei n.º 11 (CN), o Orçamento Anual da União para o exercício financeiro de 1974, conforme está previsto na Constituição Federal no seu artigo 66, *verbis*:

“O projeto de lei orçamentária anual será enviado pelo Presidente da República ao Congresso Nacional, para votação conjunta das duas Casas, até quatro meses antes do início do exercício financeiro seguinte; se, até trinta dias antes do encerramento do exercício financeiro, o Poder Legislativo não o devolver para sanção, será promulgado como lei.”

Assim, é nossa missão, honrados que fomos pelo Senhor Presidente da

Comissão Mista, a de oferecer ao plenário estudos analíticos e parecer ao Subanexo do Ministério da Aeronáutica, na parte da programação dos gastos com o seu plano de trabalho e atividades, sem dúvida, conjunto que representa importante e decisivo fator de desenvolvimento do país, nos planos militar, aerooviário e aeroportuário.

No exercício vindouro, terá o Ministério da Aeronáutica recursos da ordem de 2.294 bilhões, números redondos, ou seja, 3,92% sobre o orçamento da União, sendo 1.93 bilhões (redondos) do Tesouro, 252.302 milhões do Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos (IULCLG) e 112.600 milhões das Tarifas Aeroportuárias.

Em termos orçamentários, temos no quadro à página seguinte, a síntese das despesas programadas para o ano entrante, comparadas aos dois últimos exercícios financeiros.

Desde logo cumpre notar um aumento maciço no programa Administração, que, de 1.600.600 cruzeiros em 1972, 3.100.000 no exercício vigente, passa a atingir 30.152.800 cruzeiros,

representando aproximadamente ... 1 883% sobre a primeira cifra.

Falta-nos, como ocorre a grande parte de parlamentares convocados a elaborar estudos orçamentários e oferecer parecer, sobre o qual o plenário fundamentará a sua opinião — falta-nos a informação dos órgãos do Poder Executivo, no que respeita o detalhamento completo dos gastos, a nível que se possa apreciar a matéria com isenção, clareza e honestidade. Nessas condições, forçoso se torna reconhecermos que a nossa tarefa está dirigida quase que exclusivamente aos aspectos políticos das questões econômicas e financeiras relacionadas ao orçamento — assim mesmo quando se ousa fazer incursões pessoais em tais terrenos.

Desta forma, nada ou quase nada nos resta para referirmos, senão a realidade fria das cifras propostas pelo Ministério, cujo total atinge o montante de 2.294.771.700 cruzeiros, cerca de 11% mais do que o exercício vigente.

Deve-se, todavia, ressaltar o esforço do Governo Federal, através do Ministério da Aeronáutica, no sentido de levar o país para o grupo da

RETIFICAÇÃO

No DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL, N.º 68, datado de quarta-feira, 24 de outubro de 1973, faça-se a seguinte retificação na 1.ª página:

Onde se lê:

ANO XXVIII — N.º 68 — QUARTA-FEIRA, 24 DE OUTUBRO DE 1973 — BRASÍLIA — DF

Leia-se:

ANO XXVIII — N.º 68 — SEXTA-FEIRA, 26 DE OUTUBRO DE 1973 — BRASÍLIA — DF

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

EVANDRO MENDES VIANNA
Diretor Geral do Senado Federal

ARNALDO GOMES
Diretor-Executivo

PAULO AURÉLIO QUINTELLA
Chefe da Divisão Administrativa

ALCIDES JOSÉ KRONENBERGER
Chefe da Divisão Industrial

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Via Superfície:

Semestre	Cr\$ 100,00
Ano	Cr\$ 200,00

Via Aérea:

Semestre	Cr\$ 200,00
Ano	Cr\$ 400,00

(O preço do exemplar atrasado será acrescido
de Cr\$ 0,30)

Tiragem: 3.500 exemplares

queles que terão em breve ótimas condições para operar equipamento aeronáutico mais moderno e sofisticado. Para isso, há agora uma entidade supervisionada pelo Ministério da Aeronáutica, que centraliza e administra os aeroportos brasileiros em base empresarial, ensejando a homogeneização de atendimento nos nossos terminais aéreos. Trata-se da INFRAERO — Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, cujo presidente afirmou em recente conferência pronunciada na Comissão de Finanças da Câmara, que até meados do próximo ano todos os principais aeroportos brasileiros estarão sob sua administração e responsabilidade, para o que está dotada de 117 bilhões no orçamento de 1974.

Nestas condições, é de se esperar que a INFRAERO promova as realizações projetadas e entre assim para o rol das instituições sempre lembradas, seja pelo vulto das tarefas concretizadas, seja pelo pioneirismo e complexidade do seu setor de atividades.

No mesmo nível e em igual posição de destaque, devemos colocar necessariamente a EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica, que lavrou um tanto importante e decisivo, demonstrando que a indústria aeronáutica brasileira, incipiente até outro dia, está agora em igualdade de condições com a dos países mais experientes nesse campo. Demonstra-o, sem dúvida, a recente exposição aeroespacial realizada em São Paulo, que reuniu representantes da indústria aeronáutica de todo o mundo. E o Brasil demonstrou, na oportunidade, toda a pujança nesse campo, que mais e mais se consolida.

Houve um grande "intermezzo" desse a invenção do "mais pesado do que

o ar", por Alberto Santos Dumont, e a retomada do processo pelos brasileiros. De fato, até bem pouco tempo a Semana da Asa era mais uma homenagem aos grandes vultos do passado, que estavam ficando estagnados no tempo. No entanto, o Governo Revolucionário, preocupado em promover o desenvolvimento Nacional em todos os setores, atentou para o aspecto da aviação e, sobretudo, para a necessidade de reativação da indústria aeronáutica, criando toda uma infra-estrutura através da qual os brasileiros pudessem demonstrar uma vez mais sua capacidade de criação, sua tecnologia aeronáutica.

Criou-se a EMBRAER e, a partir daí, alargaram-se os passos nesse campo. O Brasil correu, melhor ainda, voou. E aquilo que dantes parecia utópico, começou a ser alcançado dia a dia. Aviões executivos começaram a sair das fábricas de São José dos Campos e foram se firmando como aparelhos de alta precisão, construídos dentro dos mais modernos requisitos. Tanto assim que na Feira realizada em São Paulo, verificou-se um grande interesse pelos aviões de fabricação nacional, e os pedidos foram se avolumando. Era o que faltava para que o Brasil mais uma vez se projetasse no campo da aeronáutica, após ter tido a glória de ser o berço do gênio que realizou o mais antigo dos sonhos da Humanidade o de voar!

Bravura, esta temos de sobra, e nossos pilotos a demonstraram nos campos de batalha da Segunda Guerra Mundial. Inteligência para usar o avião, essa foi demonstrada pelo Correio Aéreo Nacional, que colocou o invento de Santos Dumont efetivamente a serviço da integração nacional.

Havia apenas que se ativar o processo industrial, a fim de que não ficássemos apenas presos à glória do passado. E assim se fez. O Centro Técnico de Aeronáutica de São José dos Campos é um fato concreto e se constitui em ponto estratégico de raro valor no processo desenvolvimentista. E não está longe o dia em que o Brasil passará a produzir aviões para atender a toda a sua crescente demanda, não só no que diz respeito aos aparelhos para uso comercial como também relativamente à fabricação de aparelhos necessários ao aumento de nosso poderio aéreo.

Assim, considerando que a programação do Ministério da Aeronáutica, para efeito de conhecimento do Poder Legislativo, está inserida no seu respectivo lugar no Projeto de Lei n.º 11 ora em estudos, permitindo-nos apensar cópias ao presente relatório.

EMENDAS

2. Neste Subanexo, foram apresentadas 10 emendas para suporte e melhoramentos de Aeroclubes e 184 propõndo destaque de verba consignada a melhoramentos de aeroportos.

Sem embargo do grande alcance e propósito dos autores dos destaque, não se nos apresenta outra alternativa — dado que as dotações visadas são realmente exíguas e já compromissadas e vinculadas a programas exaustivamente estudados — não nos resta outra alternativa, dizia, senão opinar pela sua rejeição.

3. A vista do exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei n.º 11, na parte referente ao Ministério da Aeronáutica, na forma proposta ao Congresso Nacional e pela rejeição das emendas n.ºs 1 a 194.

É o parecer.

EVOLUÇÃO DA DESPESA DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA SEGUNDO OS PROGRAMAS

Programa	1972 = 100	1973	Índice	Projeto 1974	Índice
Administração	1.600.600	3.100.000	193	30.152.800	1883
Assistência e Previdência	293.211.300	346.236.900	118	8.506.800	003
Ciência e Tecnologia	16.677.000	19.450.000	116	12.000.000	071
Comunicações	2.252.500	4.380.000	194	3.500.000	155
Defesa e Segurança	890.048.400	1.189.181.700	133	1.599.143.300	179
Educação	21.868.600	23.927.200	109	30.600.700	139
Energia	511.000	—	—	—	—
Habit. e Plan. Urbano	19.265.500	18.347.700	095	13.641.600	070
Indústria	22.921.400	17.653.300	077	50.000.000	218
Saúde e Saneamento	29.982.300	47.481.500	158	63.755.000	212
Transporte	355.673.700	392.807.800	110	483.471.500	135
TOTAL	1.654.012.300	2.062.566.100	124	2.294.771.700	138

Sala das Comissões, em 23 de outubro de 1973. — Senador João Cleofas, Presidente — Deputado Bento Gonçalves, Relator — Senador Fernando Corrêa — Senador Geraldo Mesquita — Senador Alexandre Costa — Senador Lourival Baptista — Senador Eurico Rezende — Senador Carlos Lindenberg — Senador Magalhães Pinto — Senador Heitor Dias — Senador Amaral Peixoto — Deputado

Adhemar Ghisi — Deputado Alberto Hoffmann — Deputado Carlos Alberto de Oliveira — Deputado Claudio Leite — Deputado Doso Coimbra — Deputado Eurico Ribeiro — Deputado Passos Porto — Deputado Furtado Leite — Deputado Gabriel Hermes — Deputado Joaquim Macedo — Deputado Oceano Carleial — Deputado Manoel de Almeida — Deputado Milton Brandão — Deputado Mario Mondino —

Deputado Osnelli Martinelli — Deputado Paulo Alberto — Deputado Theódulo de Albuquerque — Deputado Wilson Falcão — Deputado Henrique-Eduardo Alves — Deputado Oziris Pontes — Deputado José Freire — Deputado Julio Viveiros — Deputado Rubem Medina — Deputado Vinicius Cansanção — Deputado Albino Zeni — Deputado Nunes Freire — Deputado Ricardo Fiúza.

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

DEMONSTRATIVO DA DESPESA POR PROGRAMAS, SUBPROGRAMAS E CATEGORIAS ECONÔMICAS

Código	Especificação	Correntes	Capital	Total
0100	Administração	15.700.000	14.452.800	30.152.800
0104	Administração Superior — Executivo	15.700.000	14.452.800	30.152.800
0300	Assistência e Previdência	8.506.800	—	8.506.800
0304	Assistência Social	8.091.500	—	8.091.500
0308	Previdência	415.300	—	415.300
0400	Ciência e Tecnologia	1.000.000	11.000.000	12.000.000
0402	Estudos e Pesquisas	1.000.000	11.000.000	12.000.000
0700	Comunicações	—	3.500.000	3.500.000
0705	Telecomunicações	—	3.500.000	3.500.000
0800	Defesa e Segurança	1.391.384.500	207.758.800	1.599.143.300
0803	Treinamento e Aperfeiçoamento de Pessoal	1.950.000	50.000	2.000.000
0807	Defesa Aérea	1.389.434.500	207.708.800	1.597.143.300
0900	Educação	29.750.700	850.000	30.600.700
0905	Ensino de Segundo Grau	19.017.000	—	19.017.000
0906	Ensino Universitário	10.733.700	850.000	11.583.700
1100	Habitação e Planejamento Urbano	5.574.800	8.066.800	13.641.600
1105	Planos Específicos	5.574.800	8.066.800	13.641.600
1200	Indústria	20.000.000	30.000.000	50.000.000
1210	Naval e Aeronáutica	20.000.000	30.000.000	50.000.000
1500	Saúde e Saneamento	59.005.000	4.750.000	63.755.000
1505	Assistência Hospitalar Geral	59.005.000	4.750.000	63.755.000
1600	Transporte	243.263.500	240.208.000	483.471.500
1601	Administração	100.869.700	450.000	101.319.700
1602	Estudos e Pesquisas	200.000	—	200.000
1603	Treinamento e Aperfeiçoamento de Pessoal	300.000	—	300.000
1607	Aéreo	125.441.800	181.992.500	307.434.300
1609	Proteção a Navegação	16.452.000	57.765.500	74.217.500
T O T A L		1.774.185.300	520.586.400	2.294.771.700

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

DEMONSTRATIVO DA DESPESA POR UNIDADES E CATEGORIAS ECONÔMICAS

Código	E s p e c i f i c a ç ã o	Correntes	Capital	Total
1201	Ministério da Aeronáutica	1.734.885.300	442.886.400	2.177.771.700
1202	Ministério da Aeronáutica — Entidades Supervisionadas	39.300.000	77.700.000	117.000.000
	T O T A L	1.774.185.300	520.586.400	2.294.771.700

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

CONSOLIDAÇÃO DA DESPESA POR SUA NATUREZA

Código	Especificação	Subelemento e Item	Elemento	Categoria Econômica
3.0.0.0	Despesas Correntes			1.774.185.300
3.1.0.0	Despesas de Custo			1.567.553.300
3.1.1.0	Pessoal			
3.1.1.1	Pessoal Civil	164.848.700		
01	Vencimentos e Vantagens Fixas	139.533.500		
02	Despesas Variáveis	25.315.200		
3.1.1.2	Pessoal Militar	1.185.616.500		
01	Vencimentos e Vantagens Fixas	738.224.100		
02	Despesas Variáveis	447.392.400		
3.1.2.0	Material de Consumo			139.750.000
3.1.3.0	Serviços de Terceiros			65.868.100
3.1.3.2	Outros Serviços de Terceiros	65.868.100		
3.1.4.0	Encargos Diversos			10.670.000
3.1.5.0	Despesas de Exercícios Anteriores			800.000
3.2.0.0	Transferências Correntes			206.632.000
3.2.1.0	Subvenções Sociais			1.081.000
3.2.2.0	Subvenções Econômicas			39.300.000
3.2.2.1	Empresas Federais	39.300.000		
01	Pessoal	12.000.000		
03	Outros Custos	27.300.000		
3.2.3.0	Transferências de Assistência e Previdência Social			46.520.000
3.2.3.3	Salário-Família	46.520.000		
3.2.4.0	Juros			112.108.500
3.2.4.1	Juros da Dívida Pública	112.108.500		
01	Fundada Interna	15.923.900		
02	Fundada Externa	96.184.600		
3.2.5.0	Contribuições de Previdência Social			5.862.500
3.2.7.0	Diversas Transferências Correntes			1.760.000
3.2.7.6	Pessoas	1.760.000		
4.0.0.0	Despesas de Capital			520.586.400
4.1.0.0	Investimentos			325.771.300
4.1.1.0	Obras Públicas			76.000.700
4.1.2.0	Serviços em Regime de Programação Especial			100.103.300
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações			88.902.400
4.1.4.0	Material Permanente			60.764.900
4.3.0.0	Transferências de Capital			194.815.100
4.3.1.0	Amortização			117.115.100
4.3.1.1	Amortização da Dívida Pública	117.115.100		
01	Fundada Interna	19.376.000		
02	Fundada Externa	97.739.100		
4.3.7.0	Contribuições Diversas			77.700.000
4.3.7.4	Diversas	77.700.000		
03	Vinculações Tributárias	67.000.000		
04	Outras Contribuições	10.700.000		
Pessoal e Encar-	Outras Despesas	Total das Despe-	Investimentos	Total Geral
gos Sociais	Correntes	sas Correntes	Inversões Fi-	
1.414.847.700	359.337.600	1.774.185.300	325.771.300	520.586.400
			*****	2.294.771.700

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
 1201 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Código	Especificação	Programa de Trabalho	Recursos Ordinários e Vinculados		
			Projetos	Atividades	Total
	Administração				30.152.800
	Administração Superior — Executivo				30.152.800
1201.0104.2055	Coordenação de Programas a cargo da Administração Geral			7.052.800	
1201.0104.2159	Funcionamento da Direção Geral			3.100.000	
	Assistência e Previdência				8.091.500
	Assistência Social				8.091.500
1201.0304.2107	Assistência Social a Servidores Públicos do Ministério da Aeronáutica			8.091.500	
003					8.091.500
	Ciência e Tecnologia				12.000.000
	Estudos e Pesquisas				12.000.000
1201.0402.1129	Pesquisas e desenvolvimento de aeronaves e equipamentos aeronáuticos		12.000.000		
	Comunicações				3.500.000
	Telecomunicações				3.500.000
1201.0705.1132	Suprimento e equipamento de comunicações da FAB		500.000		
1201.0705.1133	* Suprimento e equipamento de comunicações e proteção ao vôo		3.000.000		
	Defesa e Segurança				1.599.143.300
	Treinamento e Aperfeiçoamento de Pessoal				2.000.000
1201.0803.2013	Administração de Pessoal				
008	Funcionamento dos estabelecimentos de seleção, formação e aperfeiçoamento				2.000.000
	Defesa Aérea				
1201.0807.1071	Unidades de Ensino		6.700.000		
	001 Construção e Instalação			6.000.000	
	01 Academia da Força Aérea			6.000.000	
006	Melhoramentos e Obras Diversas			700.000	
	01 Escola Preparatória de Cadetes do Ar			700.000	
1201.0807.1142	Ampliação e melhoramento dos meios aéreos			17.800.000	
	004 Equipamento			17.800.000	
	01 Aquisição de aeronaves e equipamentos no Mercado Interno			17.800.000	
1201.0807.1149	Organização da FAB			4.200.000	
	006 Melhoramentos e obras diversas			4.200.000	
	01 no Centro Técnico Aeroespacial			200.000	
02	Em outras Organizações			4.000.000	
1201.0807.1150	* Suprimento e equipamento das organizações da FAB			100.000.000	
1201.0807.1171	Amortização, resgate e encargos de financiamento			100.833.500	
	004 Equipamento			100.833.500	
	01 Aquisição de aeronaves e seus equipamentos			100.833.500	
1201.0807.2004	Coordenação e manutenção de serviços técnicos e administrativos				1.263.909.800
1201.0807.2197	Funcionamento das Organizações Militares				1.000.000
1201.0807.2382	Manutenção do Serviço de Estatística da Aeronáutica				200.000
1201.0807.2383	Direção e Coordenação da Pesquisa e Desenvolvimento				2.200.000
1201.0807.2384	Funcionamento das Unidades Aéreas				1.600.000
1201.0807.2385	Funcionamento dos Órgãos de Apoio				4.000.000
1201.0807.2386	Munição Aérea e Terrestre				5.000.000
1201.0807.2387	* Operação e Manutenção do Transporte de Superfície				10.000.000
1201.0807.2388	* Operação e Manutenção das Aeronaves e seus Equipamentos				76.500.000

Códigos	Especificações	Projetos	Atividades	Total
1201.0807.2415	Funcionamento do Serviço de Estatística Educação	3.200.000		30.600.700
1201.0905.2235	Ensino de Segundo Grau Ensino Especializado	19.017.000		19.017.000
001	Escola Preparatória de Cadetes do Ar Ensino Universitário	19.017.000		11.583.700
1201.0906.2246	Funcionamento do Instituto Tecnológico da Aeronáutica — ITA Habitação e Planejamento Urbano	11.583.700		13.641.600
1201.1105.1011	Planos Específicos Residências	13.641.600		13.641.600
003	Aquisição de Imóveis	13.641.600		
02	Em Convênio com a Caixa Econômica Federal Indústria	13.641.600		50.000.000
1201.1210.1089	Naval e Aeronáutica Fomento a Empresas de Manutenção de Aeronaves e seus Equipamentos	20.000.000		50.000.000
1201.1210.1090	Indústria Aeronáutica Brasileira	30.000.000		
008	Implantação	30.000.000		
01	Empresa Brasileira de Aeronáutica	30.000.000		63.755.000
1201.1505.1005	Saúde e Saneamento Assistência Hospitalar Geral Rede Hospitalar e Postos de Saúde	4.700.000		63.755.000
005	Reequipamento	700.000		
01	Unidades Hospitalares	700.000		
006	Melhoramentos e Obras Diversas	4.000.000		
1201.1505.2010	01 Unidades Hospitalares Manutenção de Serviços Hospitalares Transporte	4.000.000	59.055.000	366.886.00
	Administração			101.319.700
				Cr\$ 1,00

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
1201 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Programa de Trabalho Recursos Ordinários e Vinculados

Código	Especificação	Projetos	Atividades	Total
1201.1601.2270	* Funcionamento e manutenção dos grupos geradores e casas de força do sistema ferroviário	600.000		
1201.1601.2333	* Direção e coordenação do sistema ferroviário	98.829.700		
1201.1601.2334	Direção e coordenação do correio aéreo nacional	900.000		
1201.1601.2337	* Manutenção dos serviços de cobrança de tarifas aeroportuárias	990.000		
	Estudos e pesquisas			200.000
1201.1602.2341	* Investigação de acidentes aeronáuticos	200.000		
	Treinamento e aperfeiçoamento de pessoal			300.000
1201.1603.2013	* Administração de pessoal	300.000		
003	Capacitação de recursos humanos	300.000		
	Aéreo			190.849.600
1201.1607.1001	* Aeroportos	162.342.300		
001	Construção e instalação	121.142.300		

Códigos	Especificações	Projetos	Atividades	Total
01	Aeroporto Internacional de Brasília	4.542.300		
02	Aeroporto Internacional do Galeão	95.000.000		
03	Aeroporto Internacional de Manaus	21.600.000		
006	Melhoramentos e obras diversas	<u>41.200.000</u>		
01	Convênio com os Estados, Municípios e Órgãos Regionais	1.200.000		
02	Aeroportos integrantes do Plano Aerooviário Nacional	30.000.000		
03	Outros aeroportos	10.000.000		
1201.1607.1192	* Suprimentos e equipamentos de proteção ao vôo	<u>21.907.300</u>		
004	Equipamento	<u>21.907.300</u>		
01	Aprimoramento técnico	<u>21.907.300</u>		
1201.1607.2106	Assistência financeira a entidades		<u>700.000</u>	
008	Aeroclubes e escolas de aviação civil		<u>700.000</u>	
1201.1607.2353	* Manutenção e funcionamento da rede aeroportuária		<u>5.900.000</u>	
	Proteção à navegação			<u>74.217.500</u>
1201.1609.1001	* Aeroportos	<u>1.000.000</u>		
004	Equipamento	<u>1.000.000</u>		
1201.1609.1110	* Projeto especial de proteção ao vôo — Projeto CONTRAP	<u>1.417.500</u>		
1201.1609.1149	* Organizações da FAB	<u>1.900.000</u>		
006	Melhoramentos e obras diversas	<u>1.900.000</u>		
02	Em outras organizações	<u>1.900.000</u>		
1201.1609.1189	* Programação a cargo dos aeroportos arrecadadores	<u>3.500.000</u>		
1201.1609.1191	Sondagens aerológicas	<u>4.000.000</u>		
1201.1609.1192	* Suprimentos e equipamentos de proteção ao vôo	<u>23.700.000</u>		
004	Equipamento	<u>23.700.000</u>		
02	Segurança da navegação aérea	<u>23.700.000</u>		
1201.1609.1203	* Sistema de defesa aérea e controle de tráfego aéreo	<u>28.850.000</u>		
1201.1609.2355	* Funcionamento do serviço de contra-incêndio		<u>1.500.000</u>	
1201.1609.2356	* Funcionamento do serviço de busca e salvamento		<u>300.000</u>	
1201.1609.2357	* Funcionamento do serviço meteorológico		<u>1.500.000</u>	
1201.1609.2358	* Funcionamento do serviço de cartografia		<u>250.000</u>	
1201.1609.2359	* Funcionamento da rede de proteção ao vôo		<u>5.800.000</u>	
1201.1609.2360	* Seleção e controle do pessoal da Aeronáutica Civil		<u>500.000</u>	
* Recursos vinculados detalhados a seguir		Total	561.992.200	1.615.779.500
				<u>2.177.771.700</u>

Cr\$ 1,00

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

1201 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Detalhamento do Programa de Trabalho a Conta de Recursos Vinculados

Código	Especificação	Correntes	Capital	Total
1201.0705.1133	Suprimento e equipamento de comunicações e Proteção ao vôo		3.000.000	3.000.000
	04 Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		3.000.000	3.000.000
1201.0807.1150	Suprimento e equipamento das organizações da FAB		9.444.900	9.444.900
	04 Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		9.444.900	9.444.900
1201.0807.2387	Operação e manutenção do transporte de superfície	2.000.000		2.000.000
	04 Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	2.000.000		2.000.000
1201.0807.2388	Operação e manutenção das aeronaves e seus equipamentos	20.000.000		20.000.000
	04 Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	20.000.000		20.000.000
1201.1601.2270	Funcionamento e manutenção dos grupos geradores e casas de força do sistema aeroportuário	600.000		600.000
	04 Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	600.000		600.000
1201.1601.2333	Direção e coordenação do sistema aeroportuário	750.000	250.000	1.000.000

DETALHAMENTO DO PROGRAMA DE TRABALHO A CONTA DE RECURSOS VINCULADOS

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

1201 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Código	Especificação	Correntes	Capital	Total
	04 Imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos	750.000	250.000	1.000.000
1201.1601.2337	Manutenção dos serviços de cobrança de tarifas Aeroportuárias	790.000	200.000	990.000
	17 Tarifas aeroportuárias	790.000	200.000	990.000
1201.1602.2341	Investigação de acidentes Aeronáuticos	200.000		200.000
	04 Imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos	200.000		200.000
1201.1603.2013	Administração de pessoal	300.000		300.000
	003 Capacitação de recursos humanos	300.000		300.000
	04 Imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos	300.000		300.000
1201.1607.1001	Aeroportos	79.657.100	82.685.200	162.342.300
	001 Construção e instalação	79.657.100	41.485.200	121.142.300
	04 Imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos	79.657.100	41.485.200	121.142.300
006	Melhoramentos e obras diversas		41.200.000	41.200.000
	04 Imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos		41.200.000	41.200.000
1201.1607.1192	Suprimentos e equipamentos de proteção ao vôo	300.000	21.607.300	21.907.300
	004 Equipamento	300.000	21.607.300	21.907.300
	04 Imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos		12.047.300	12.047.300
17	Tarifas aeroportuárias	300.000	9.560.000	9.860.000

Código	Especificação	Correntes	Capital	Total
1201.1607.2353	Manutenção e funcionamento da rede aeroportuária	5.900.000		5.900.000
04	Imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos	1.900.000		1.900.000
17	Tarifas aeroportuárias	4.000.000		4.000.000
1201.1609.1001	Aeroportos		1.000.000	1.000.000
004	Equipamento		1.000.000	1.000.000
04	Imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos		1.000.000	1.000.000
1201.1609.1110	Projeto especial de proteção ao vôo — Projeto CONTRAP	142.000	1.275.500	1.417.500
04	Imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos	142.000	1.275.500	1.417.500
1201.1609.1149	Organizações da FAB		1.900.000	1.900.000
006	Melhoramentos e obras diversas		1.900.000	1.900.000
04	Imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos		1.900.000	1.900.000
1201.1609.1189	Programação a cargo dos aeroportos arrecadadores		3.500.000	3.500.000
17	Tarifas aeroportuárias		3.500.000	3.500.000
1201.1609.1192	Suprimentos e equipamentos de proteção ao vôo		23.700.000	23.700.000
004	Equipamentos		23.700.000	23.700.000
04	Imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos		19.700.000	19.700.000
17	Tarifas aeroportuárias		4.000.000	4.000.000
1201.1609.1203	Sistema de defesa aérea e controle de tráfego aéreo	6.960.000	21.890.000	28.850.000
04	Imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos		10.000.000	10.000.000
17	Tarifas aeroportuárias	6.960.000	11.890.000	18.850.000

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

DETALHAMENTO DO PROGRAMA DE TRABALHO
A CONTA DE RECURSOS VENCULADOS

1201 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Código	Especificação	Correntes	Capital	Total
1201.1609.2355	Funcionamento do Serviço de Contra-Incêndio	1.400.000	100.000	1.500.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	1.400.000	100.000	1.500.000
1201.1609.2356	Funcionamento do Serviço de Busca e Salvamento	300.000		300.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	300.000		300.000
1201.1609.2357	Funcionamento do Serviço Meteorológico	1.300.000	200.000	1.500.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	1.300.000	200.000	1.500.000
1201.1609.2358	Funcionamento do Serviço de Cartografia	250.000		250.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	250.000		250.000
1201.1609.2359	Funcionamento da Rede de Proteção ao Vôo	5.800.000		5.800.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	1.400.000		1.400.000
17	Tarifas Aeroportuárias	4.400.000		4.400.000
1201.1609.2360	Seleção e Controle do Pessoal da Aeronáutica Civil	300.000	200.000	500.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	300.000	200.000	500.000
		Total	126.949.100	170.952.900
				297.902.000

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
 1201 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

DEMONSTRATIVO DA DESPESA POR FONTE DE
 RECURSOS E CATEGORIA ECONÔMICA

Código	Especificação	Correntes	Capital	Total
00	Ordinário não Vinculado	1.607.936.200	271.938.500	1.879.869.700
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	110.499.100	141.802.900	252.302.000
17	Tarifas Aeroportuárias	16.450.000	29.150.000	45.600.000
	Total	1.734.885.300	442.886.400	2.177.771.700

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
 1201 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Natureza da Despesa

Código	Especificação	Suplemento e Item	Elemento	Categoria Econômica
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES			1.734.885.300
3.1.0.0	Despesas de Custeio			1.567.553.300
3.1.1.0	Pessoal			
3.1.1.1	Pessoal Civil	164.848.700	1.350.465.200	
01	Vencimentos e Vantagens Fixas	139.533.500		
02	Despesas Variáveis	25.315.200		
3.1.1.2	Pessoal Militar	1.185.616.500		
01	Vencimentos e Vantagens Fixas	738.224.100		
02	Despesas Variáveis	447.392.400		
3.1.2.0	Material de Consumo		139.750.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros		65.868.100	
3.1.3.2	Outros Serviços de Terceiros	65.868.100		
3.1.4.0	Encargos Diversos		10.670.000	
3.1.5.0	Despesas de Exercícios Anteriores		800.000	
3.2.0.0	Transferências Correntes			167.332.000
3.2.1.0	Subvenções Sociais		1.081.000	
3.2.3.0	Transferências de Assistência e Previdência Social	46.520.000	46.520.000	
3.2.3.3	Salário-Família			
3.2.4.0	Juros	46.520.000	112.108.500	
3.2.4.1	Juros da Dívida Pública	112.108.500		
01	Fundada Interna	15.923.900		
02	Fundada Externa	96.184.600		
3.2.5.0	Contribuições de Previdência Social		5.862.500	
3.2.7.0	Diversas Transferências Correntes		1.760.000	
3.2.7.6	Pessoas	1.760.000		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL			442.886.400
4.1.0.0	Investimentos			325.771.300
4.1.1.0	Obras Públicas	76.000.700		
4.1.2.0	Serviços em Regime de Programação Especial	100.103.300		
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	88.902.400		
4.1.4.0	Material Permanente	60.764.900		
4.3.0.0	Transferências de Capital			117.115.100
4.3.1.0	Amortização			
4.3.1.1	Amortização da Dívida Pública	117.115.100		
01	Fundada Interna	19.376.000		
02	Fundada Externa	97.739.100		

Pessoal e En- cargos Sociais	Outras Despesas Correntes	Total das Correntes Despesas	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	Total das Despesas de Capital	Total Geral
1.402.847.700	332.037.600	1.734.865.300	325.771.300	*****	117.115.100	442.886.400	2.177.771.700

Programa de Trabalho RECURSOS ORDINARIOS E VINCULADOS
 1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
 1202 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA — ENTIDADES SUPERVISIONADAS

Código	Especificação	Projetos	Atividades	Total
	Assistência e Previdência			415.300
	Previdência			415.300
1202.0308.2909	Atividades a Cargo da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária Transporte	415.300		116.584.700
1202.1607.1909	Aéreo * Projetos a Cargo da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária	67.000.000		116.584.700
1202.1607.2909	Atividades a cargo da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária		49.584.700	
* Recursos Vinculados Detalhados a Seguir.		TOTAL	117.000.000	67.000.000 50.000.000

DETALHAMENTO DO PROGRAMA DE TRABALHO A COTA DE RECURSOS VINCULADOS

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
 1202 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA — ENTIDADES SUPERVISIONADAS

Código	ESPECIFICAÇÃO	Correntes	Capital	Total
1202.1607.1909	Projetos a cargo da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária	67.000.000		67.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	67.000.000		67.000.000
	T O T A L	67.000.000		67.000.000

DEMONSTRATIVO DA DESPESA POR FONTE DE RECURSOS E CATEGORIA ECONÔMICA

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
 1202 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA — ENTIDADES SUPERVISIONADAS

Código	ESPECIFICAÇÃO	Correntes	Capital	Total
00	Ordinário não vinculado	39.300.000	10.700.000	50 000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	67.000.000		67.000.000
	T O T A L	39.300.000	77.700.000	117.000.000

NATUREZA DA DESPESA

1200 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
 1202 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA — ENTIDADES SUPERVISIONADAS

Código	ESPECIFICAÇÃO	Subelemento e Item	Elemento	Econômica Categória
3.0.0.0	Despesas Correntes			39.300.000
3.2.0.0	Transferências Correntes			39.300.000
3.2.2.0	Subvenções Econômicas			39.300.000
3.2.2.1	Empresas Federais	39.300.000		
01	Pessoal	12.000.000		
03	Outros Custeios	27.300.000		
4.0.0.0	Despesas de Capital			77.700.000
4.3.0.0	Transferências de Capital			77.700.000
4.3.7.0	Contribuições Diversas			77.700.000
4.3.7.4	Diversas	77.700.000		
03	Vinculações Tributárias			
04	Outras Contribuições	10.700.000		
Outras Despesas Pessoal e Encar- gos Sociais	Total das Des- pesas Correntes	Investimentos	Inversões Fi- nanceiras	Transferências de Capital
12.000.000	27.300.000	39.300.000		77.700.000
				77.700.000
				117.000.000

PARECER
57-R/A/73-CN

Da COMISSÃO MISTA DE ORÇAMENTO, sobre o Projeto de Lei n.º 11, de 1973 (CN), que "Estima a Receita e Fixa a Despesa da União para o Exercício Financeiro de 1974", Anexo III, Subanexo 6700 — Ministério dos Transportes — Entidades Supervisionadas: 6701 — REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A., 6703 — DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO e 6704 — DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM.

Relator: Deputado Alberto Hoffmann

O Senhor Presidente da República, nos termos do art. 66 da Constituição, submete à consideração do Congresso Nacional a Mensagem n.º 47, de 1973 (CN) (n.º 283/73, na origem), relativa ao Projeto de Lei número 11, de 1973 (CN), que "Estima a Receita e fixa a Despesa da União para o Exercício Financeiro de 1974".

Pelo Senhor Presidente da Comissão Mista de Orçamento fomos incumbidos de relatar o Subanexo 2700

— Ministério dos Transportes: Rede Ferroviária Federal S.A., Departamento Nacional de Estradas de Ferro e Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

O Ministério dos Transportes, na parte referente a ferrovias, está assim dividido: Rede Ferroviária Federal S.A. e Departamento Nacional de Estradas de Ferro, englobando vários programas, cujas despesas estão relacionadas nos seguintes quadros:

6700 — MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES		Programa de Trabalho	Recursos Ordinários e vinculados		
Código	Especificação		Projetos	Atividades	Total
	Transporte				1.655.366.000
	Ferroviário				1.655.366.000
6701.1605.1003	Estações, Pátios, Armazéns e Terminais Ferroviários		17.028.000		
001	Construção e Instalação		17.028.000		
02	Pátios de Arará e Engenheiro São Paulo		17.028.000		
6701.1605.1002	Trechos, Variantes, Ligações e Acessos Ferroviários		17.800.000		
001	Construção e Instalação		17.800.000		
05	Variante Araguari—Pires do Rio		12.800.000		
29	Variante Santo Eduardo—Vitória		2.000.000		
33	Acesso Ferroviário ao Porto de Pirapóra		3.000.000		
6701.1605.1099	* Corredores de Transportes		129.750.000		
001	Construção e Instalação		59.914.000		
02	Ligação Belo Horizonte—São Paulo		26.000.000		
03	Trecho Ribeirão Pires—São Bernardo do Campo		12.500.000		
04	Linha Japeri—Arará		19.014.000		
05	Variante Japeri—Barra do Piraí		500.000		
07	Passagens Superiores e Inferiores no Eixo Rio—São Paulo		1.900.000		
006	Melhoramentos e Obras Diversas		69.836.000		
04	Ramal de São Paulo		69.836.000		
6701.1605.1102	* Serviços de Transporte de Combustíveis Líquidos		1.500.000		
002	Ampliação		1.500.000		
6701.1605.1103	* Corredores de Exportação		30.400.000		
001	Construção e Instalação		7.000.000		
02	Sistema de Tracção na Serra do Mar — Trecho Santos—São Paulo		7.000.000		
004	Equipamento		23.400.000		
01	Vagões Graneleiros		8.269.000		
02	Controle de Tráfego Centralizado — Trecho Campo Grande—Jundiaí		15.131.000		

Código	Especificação	Projetos	Atividades	Total
6701.1605.1104	* Modernização de Ferrovias	84.986.000		
006	Melhoramentos e Obras Diversas	84.986.000		
01	Plano Quinquenal de Via Permanente	40.898.000		
04	Sistemas de Sinalização Automática	400.000		
07	Consolidação de Linhas Novas	14.873.000		
08	Transportes Suburbanos de São Paulo	12.595.000		
09	Transportes Suburbanos do Grande Rio	16.220.000		
6701.1605.1106	* Frota de Vagões e de Carros e Trens-unidades para Passageiros	63.332.000		
002	Ampliação	57.332.000		
005	Reequipamento	6.000.000		
01	Modernização de Vagões	6.000.000		
6701.1605.1107	Parque de Tracão	32.174.000		
002	Ampliação	32.174.000		
6701.1605.1171	* Amortização, Resgate e Encargos de Financiamento	331.396.000		
6701.1605.1213	* Planos Especiais no Setor Ferroviário	35.000.000		
009	Estudos e Projetos	35.000.000		
6701.1605.2347	Serviços de Transportes Ferroviários		912.000.000	
T O T A L ➔		743.366.000	912.000.000	1.655.366.000

6700 — MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 6703 — DEPARTAMENTO NACIONAL
 DE ESTRADAS DE FERRO

Programa de Trabalho

Récursos Ordinários e vinculados

Código	Especificação	Projetos	Atividades	Total
	Assistência e Previdência			3.144.000
	Inativos e Pensionistas			1.446.000
6703.0307.2007	Atendimento de Encargos com Inativos e Pensionistas	1.446.000		
	Previdência			1.698.000
6703.0308.2122	Contribuição para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público — PASEP	1.698.000		
	Habitação e Planejamento Urbano			16.108.900
6703.1105.1011	Planos Específicos			16.108.900
	Residências	16.108.900		
001	Construção e Instalação	16.108.900		
01	Residências, em Brasília	16.108.900		
	Transporte			192.596.700
	Administração			29.650.000
6703.1601.1002	Edifícios Públicos	29.650.000		
001	Construção e Instalação	29.650.000		
16	Sede, em Brasília	29.650.000		
	Ferroviário			162.946.700

Código	Especificação	Projetos	Atividades	Total
6703.1605.1003	Estações, Pátios, Armazéns e Terminais Ferroviários	19.712.000		
001	Construção e Instalação	19.712.000		
01	Estação e Pátio de Brasília	19.712.000		
6703.1605.1020	Trechos, Variantes, Ligações e Acessos Ferroviários	75.462.000		
001	Construção e Instalação	75.462.000		
01	Trecho Itapeva—Ponta Grossa	54.552.000		
03	Ligaçāo Matadouro—Capitāo Eduardo	1.000.000		
04	Ligaçāo Roca Sales—Passo Fundo	9.320.000		
24	Variante Uberlāndia—Araguari	7.590.000		
26	Ligaçāo Mafra—Lages	3.000.000		
6703.1605.1171	Amortização, Resgate e Encargos de Financiamento	34.990.600		
6703.1605.1177	Desapropriações e Indenizações de Imóveis	1.943.100		
6703.1605.1213	Planos Especiais no Setor Ferroviário	5.500.000		
009	Estudos e Projetos	5.500.000		
6703.1605.2015	Estabelecimento de Normas para Materiais e Serviços Ferroviários		1.500.000	
6703.1605.2345	Manutenção do Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnico-Econômicas		1.000.000	
6703.1605.2348	Supervisão e Coordenação das Construções Ferroviárias		22.839.000	
T O T A L ➔		183.366.600	28.483.000	211.849.600

Uma análise das rubricas em favor dos citados órgãos revela uma programação voltada para a consolidação definitiva de nossas ferrovias.

O Projeto elaborado pelos técnicos de Ferrovias foi apreciado pelo Conselho Ferroviário Nacional, sendo apresentado um Substitutivo que alterou basicamente o atual PNV, no tocante à nomenclatura das linhas férreas.

O projeto de revisão do Plano Nacional de Viação, depois de apresentado à superior consideração do Senhor Ministro dos Transportes, foi encaminhado ao Senhor Presidente da República — depois de exame em conjunto com os demais projetos setoriais —, tendo sido, no Congresso Nacional, aprovado com algumas alterações.

O Sistema Ferroviário Nacional é constituído pelo Conjunto de Ferrovias do País e compreende:

a) infra-estrutura ferroviária, que abrange as redes ou linhas sob jurisdição federal, estadual e particular, incluindo suas instalações acessórias e complementares;

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais de tráfego e administração, inclusive fiscalização, e que possibilitam o uso adequado das ferrovias.

Somente são consideradas, no Plano Nacional de Viação, aquelas ferrovias do Sistema Ferroviário Nacional, constantes da relação descritiva da seção 3.2.2. do **Diário Oficial**, Suplemento nº 175, de 10-9-73.

As ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

- a) ligar a Capital Federal a Capitais Estaduais ou pontos importantes do litoral ou fronteira terrestre;
- b) ligar entre si pólos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transporte.

Nomenclatura e relação descritiva das Ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação: De acordo com sua orientação geográfica geral, as ferrovias do Plano Nacional de Viação são classificadas nas seguintes categorias:

Ferrovias Radiais — são as que partem da Capital Federal, em qualquer

direção, para ligá-la a Capitais Estaduais ou pontos periféricos importantes do País;

Ferrovias Transversais — são as que se orientam na direção leste-oeste;

Ferrovias Longitudinais — são as que se orientam na direção norte-sul;

Ferrovias Diagonais — são as que se orientam na direção nordeste-sudeste e noroeste-sudeste; e

Ligações — são ferrovias que, em qualquer direção, liguem entre si ferrovias e pontos importantes ou se constituam em ramais coletores regionais.

As modificações introduzidas conferem ao Plano Nacional de Viação uma estrutura funcional, portanto flexível, condizente com sua natureza suscetível de absorver todas variações que foram impostas, decorrentes de novas linhas ou erradicações de outras.

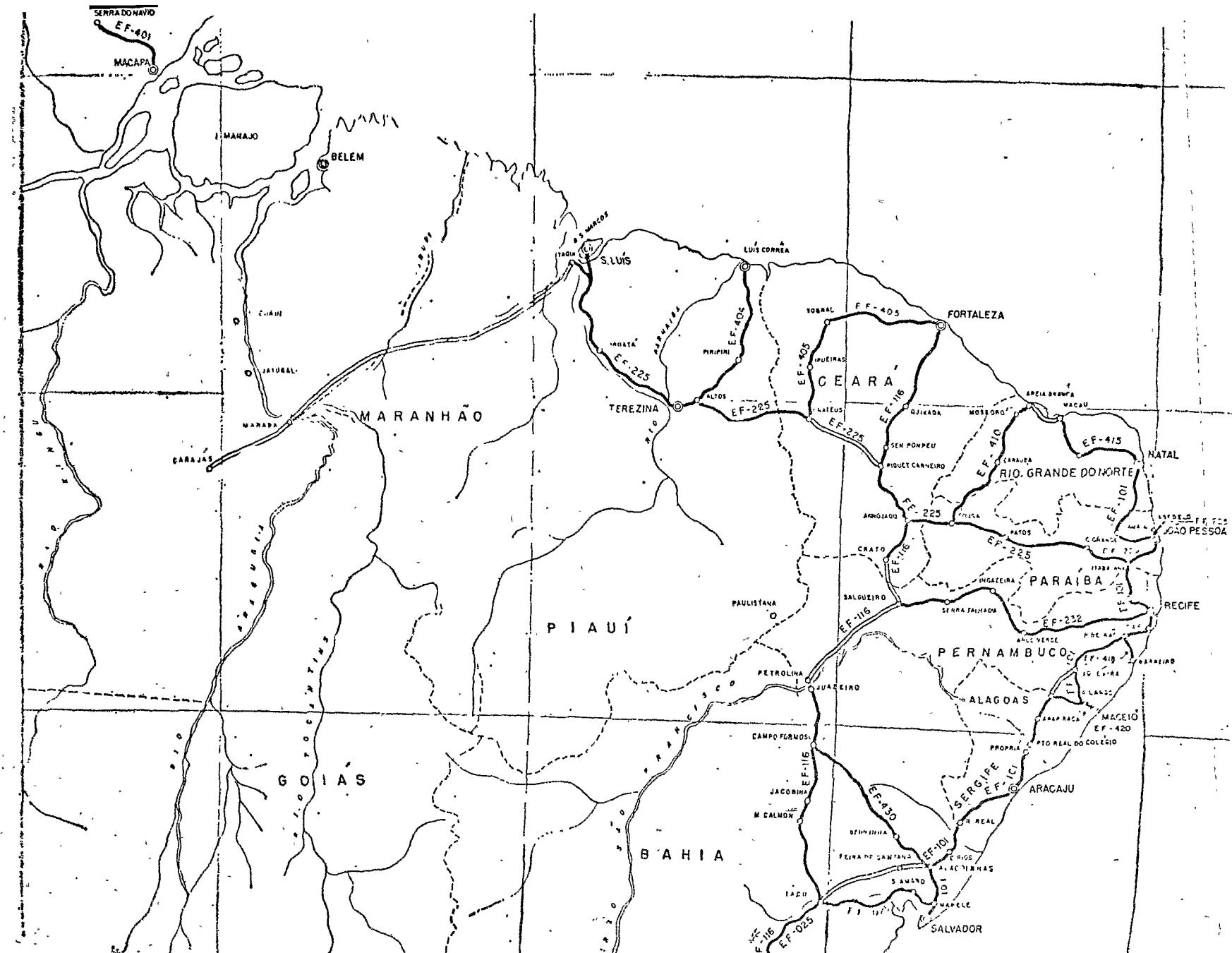
Demonstramos, nos mapas seguintes, as ramificações ferroviárias que o Governo colocará em funcionamento para atender as necessidades de várias regiões do País até o ano de 1977;

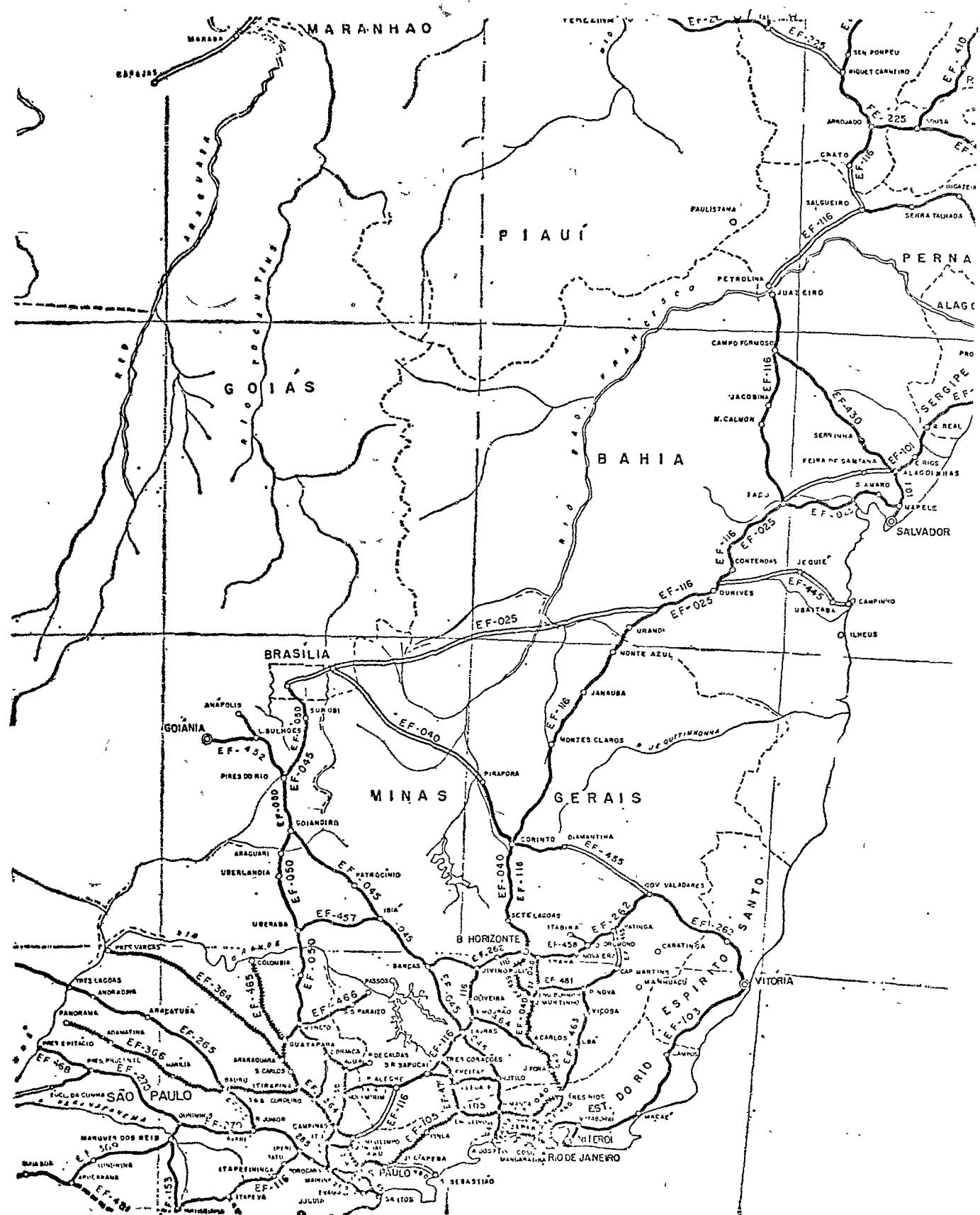
RELAÇÃO DESCRIPTIVA DAS FERROVIAS

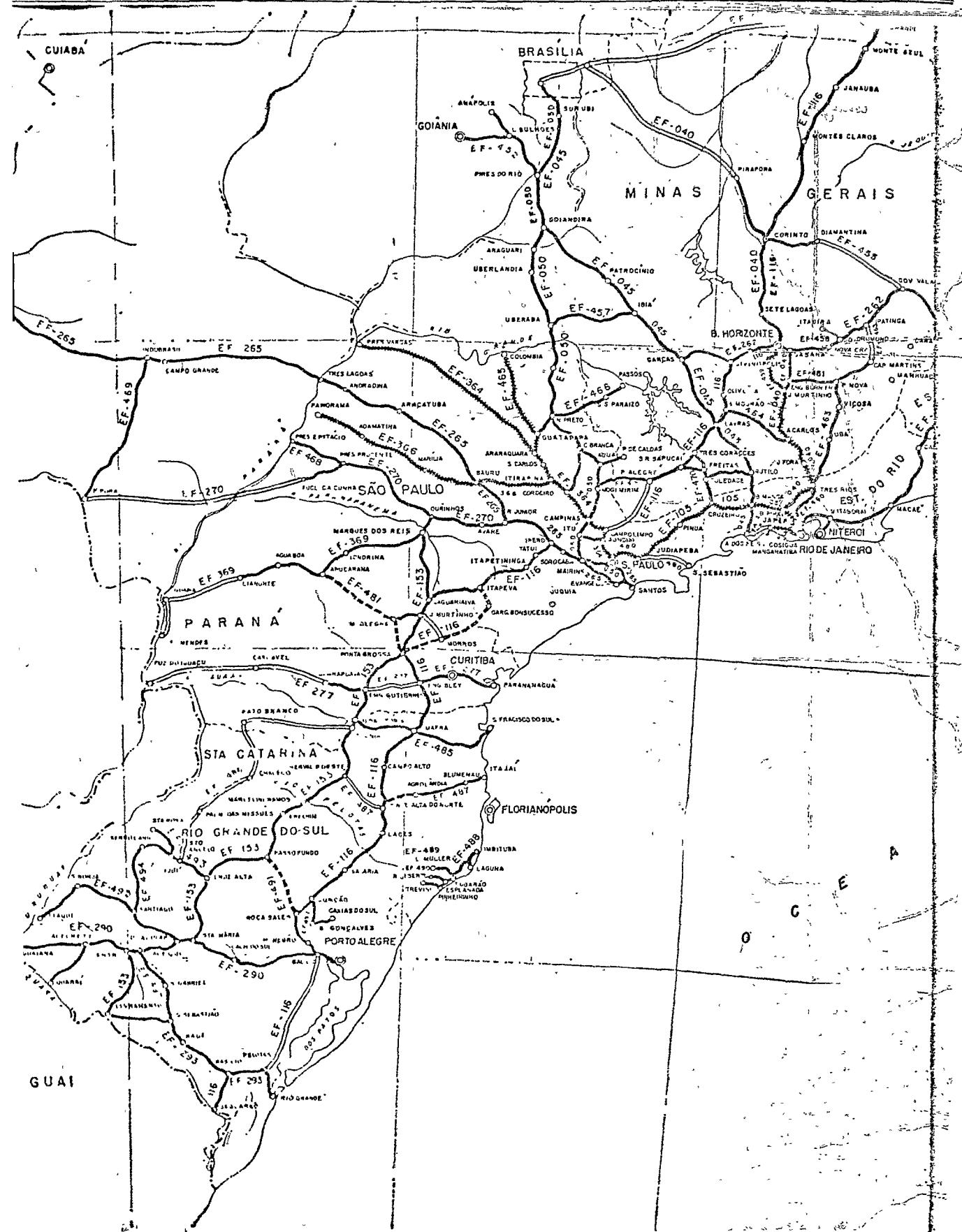
EF	Pontos de Passagem	Unid da Federação	Extensão km	Superposição EF	km
FERROVIAS RADIAIS					
025	Brasília — Entronc. c/EF-116 — Iaçu — Salvador	DF-GO-MG-BA	1.594	—	—
040	Brasília — Pirapora — Sabará — Três Rios — Barra do Piraí — Aljezur — Rio de Janeiro	DF-GO-MG-RJ-GB	1.501	—	—
045	Brasília — Goiandira — Garças de Minas — Lavras — Angra dos Reis	DF-GO-MG-RJ	1.493	—	—
050	Brasília — Araguari — São Joaquim da Barra — Ribeirão Piêto — Campinas — Mairink — Santos	DF-GO-MG-SP	1.416	045	367
FERROVIAS LONGITUDINAIS					
101	Natal — Entronc. c/EF-225 — Recife — Propriá — São Francisco Alagoinhas — Salvador	RN-PB-PE-AL-SE BA	1.381	025	22
103	Vitória — Campos — Visconde de Itaborai — Niterói	ES-RJ	594	—	—
105	Rio de Janeiro — Japeri — Barro do Piraí — São Paulo	GB-RJ-SP	499	040	53
116	Fortaleza — Crato — Salgueiro — Petrolina — Campo Formoso — Iaçu — Entronc. c/EP 025 — Belo Horizonte — Diinópolis — Lavras Três Corações — Campinas — Itapeva — Garg Bonsucesso — Ponta Grossa — Lages General Luz — Pelotas — Basílio — Jangarão — (Prolicínio)	CE-PE-BA-MG-SP PR SC-RS	025 040 050	423 262 113	
153	Marques dos Reis — Ponta Grossa — Pto União — Passo Fundo — Sta. Maria — Santana do Livramento	PR-SC-RS	5.381	—	—
FERROVIAS TRANSVERSAIS					
225	Cabedelo — J. Pessoa — Entronc. c/EF-101 — Souza — Entronc. c/EF-116 — Crateús — Altos — Castelo — Teresina — Itaqui	PB-CE-PI-MA	1.587	101 116	41 158
232	Recife — Entronc. c/EF-101 — Salgueiro	PE	808	101	8
262	Vitória — Nova Era — Sabará — Belo Horizonte — Garças de Minas	ES-MG	1.007	040 116	8 167
265	Santos — Mairink — Rubião Junior — Bauru — C. Grande — Corumbá Front c/Bolívia	SP-MT	1.830 834	030	155
270	Rubião Junior — Ourinhos — Presidente Prudente — Ponta Porã	SP-MT	792	116	71
277	Paranaguá — Curitiba — Eng. Bley — Guarapuava — Cascavel — Foz do Iguaçu	PR	834	—	—
290	Porto Alegre — Sta. Maria — Entronc. c/EF-133 — Uruguaiana — Front c/Argentina	RS	712	153	116
293	Rio Grande — Pelotas — Basílio — São Sebastião — Santana do Livramento	RS	475	116	72
FERROVIAS DIAGONAIS					
364	Presidente Vargas — Araraquara — Campinas — São Paulo Santos	SP	824	—	—
366	Panorama — Bauru — Itirapina	SP	535	—	—
369	Ourinhos — Apucarana — Guaíra — Pto Mendes	SP-PR	683	—	—
LIGAÇÕES					
401	Serra do Navio — Pto Santana	AP	194	—	—
404	Luis Correia — Entronc. c/EF-225	PI	310	—	—
405	Fortaleza — Sobral — Crateús	CE	442	—	—
410	Entronc. c/EF-415 — Areia Branca — Mossoró — Souza	RN-PB	320	—	—

EF	Pontos de Passagem	Unid da Federação	Extensão km	EF	Superposição km
415	Macau — Natal — Entronc. c/EF-101	RN	238	—	—
418	Ribeirão (EF-101) — Barreiros	PE	56	—	—
420	Entronc. c/EF-101 — Maceio — (Jaraúá)	AL	75	—	—
430	Entronc. c/EF-116 — São Francisco — (Alagoianhas)	BA	317	—	—
445	Campinho — Ubaitaba — Jequié — Entronc. c/EF-075	BA	364	—	—
452	Goiânia — Roncador	GO	225	—	—
455	Diamantina — Gov. Valadares	MG	240	—	—
457	São Pedro (Ibiá) — Uberaba	MG	273	—	—
458	Itabira — Entronc. c/EF-262	MG	36	—	—
459	Cap. Eduardo — Entronc. c/EF-262 — Belo Vale — Joaquim Murtinho	MG	103	—	—
460	Três Rios — Governador Portela — Miguel Couto — Duque de Caxias — Rio de Janeiro	RJ-GB	181	040	14
461	Ponte Nova — Miguel Burnier	MG	146	—	—
462	Costa Lacerda — Fazenda Alegria (M. Burnier) — Fábrica	MG	109	—	—
463	Ipatinga — Cap. Martins — P. Nova — Ubá — Ligação — Furt de Campos — Bicas — Três Rios	MG-RJ	412	—	—
464	Aureliano Mourão — Antonio Carlos	MG	212	—	—
465	Colômbia — Araraquara	SP	253	—	—
466	Passos — S. Sebastião — Paraíso — Evangelina — Rio Preto — Pontal — Entronc. c/EF-465	SP	281	050	9
468	Presidente Epitácio — Presidente Prudente	SP	104	—	—
469	Indubrasil — Ponta Porã	MT	304	—	—
470	Três Corações — Soledade de Minas — Cruzeiro	MG-SP	170	—	—
471	Entronc. c/EF-116 — Mogimirim	MG-SP	220	—	—
472	Visconde de Itaboraí — São Bento	RJ	48	—	—
473	Japeri — Terminal Marítimo de Santa Cruz	RJ-GB	32	—	—
474	Honório Gurgel — Mangaratiba — Angra dos Reis	GB-RJ	112	—	—
478	Entronc. c/EF-479 (Jurubatuba) Evangelista de Souza	SP	33	—	—
479	Jurubatuba — Ent. c/EF-478 — Ourofino — Suzano — S. Mig Paulista — Cumbica — Guarulhos — Bairro do Limão Ent. c/ EF-364 — Jurubatuba	SP	140	105	10
480	Mairink — Entronc. c/EF-479 — Judiapeba — São Sebastião	SP	230	103	42
481	Apucarana — Ponta Grossa	PR	339	364	7
482	Entronc. c/EF-481 — Harmonia — Entronc. c/EF-155 — Entronc. c/EF-116	PR	171	304	7
485	Porto União — Mafra — São Francisco do Sul	SC	460	473	13
486	Ijuí — Palmeira das Missões — Chapecó — Pato Branco — Pto União	RS-SC-PR	600	—	—
487	Itajaí Blumenau — Ponte Alta (EF-116) — Vale Rio do Peixe	SC	450	—	—
488	Imbituba — Tubarão — Treviso	SC	138	—	—
489	Lauro Müller — Tubarão	SC	57	—	—
490	Esplanada — Rio Deserto	SC	33	—	—
491	Passo Fundo — Roca Sales	RS	152	—	—
492	Caxias do Sul — Bento Gonçalves — Entronc. c/EF-116	RS	114	—	—
493	Saniamosa — Sto. Ângelo — Cruz Alta	RS	181	—	—
494	Sto. Ângelo — Cérrito Largo — Santiago	RS	224	—	—
495	São Borja — Santiago — (Dilermando de Aguiar)	RS	302	—	—
497	Cacequi — São Sebastião — Baía do São Marcos — Carajás	MA-PA	169	150	—
		Total	35.944		2.156
		Total sem superprodução	35.804		

Obs — A Extensão Superposta, quando ocorre, consta apenas na ferrovia de maior numeração







Através de um Plano Quinquenal de Investimentos, o Governo espera completar um programa para manter o Brasil com uma adequada infra-estrutura do setor ferroviário, ligando todos os pólos econômicos e corredores de exportação, inclusive

visando à ligação radial de Brasília a vários Estados.

A seguir, o quadro demonstrativo do Plano Quinquenal de Investimentos, que especifica as dotações requeridas para sua realização:

PLANO QUINQUENAL DE INVESTIMENTOS

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A. (RFFSA) — 1973 a 1977:

Valor Total	24.369.200
1973	6.084.800
1974	4.289.200
1975 a 1977	13.995.200

FERROVIAS PAULISTAS S/A. (FEPASA)

Total	4.354.000
1974	1.000.000
1975 a 1977	2.691.000
1978	600.000

Variação prevista do transporte ferroviário na área: Guanabara, São Paulo, Brasília e Belo Horizonte em milhões de toneladas:

1972	—	48
1977	—	80
1992	—	516

Esses investimentos levam a admirar o equilíbrio receita/despesa na RFFSA no ano de 1977 e, na FEPASA, 1980.

Passamos a seguir a analisar as emendas apresentadas pelos Senhores Congressistas ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro — DNEF, e à Rede Ferroviária Federal S/A — RFFSA.

EMENDAS N.os 1 e 2

Autor: Deputado Adhemar de Barros Filho.

A ligação proposta, embora não conste do Plano Nacional de Viação, está incluído na pauta para a devida análise, quando for contratado o Plano de Estudo da Área de São Paulo, Norte do Paraná, Sul de Goiás e Mato Grosso. Há, porém, ensaios já realizados, que indicam como melhor solução, uma linha de aderência do Grande São Paulo a Santos, derivando desta um ramal para o Porto de São Sebastião, o que nos impede de aceitar a emenda.

EMENDAS N.os 3 e 4

Autores: Deputados Juarez Bernardo e Siqueira Campos.

A proposta indicada não foi incluída nos estudos e análises de malha do trecho Brasília/São Paulo/Guanabara e Belo Horizonte por falta de recursos. Não há, pois, condições de atender às emendas, uma vez que por dispositivos legais, nenhuma obra poderá ser executada sem estudos prévios de viabilidade econômica.

EMENDA N.º 5

Autor: Deputado Jairo Magalhães

A ampliação do ramal Corinto/Diamantina-a-Governador-Valadares pertence à malha dos corredores de exportação. Os estudos destes estão sen-

do efetuados globalmente, com o objetivo de justificar economicamente os financiamentos dos respectivos projetos. Consta, outrossim, do Plano Ferroviário Quinquenal. Pela rejeição,

EMENDA N.º 6

Autor: Deputado Walter Silva

A RFFSA está vivamente empenhada no Projeto Final de Engenharia do trecho Santo Eduardo/Vitória, após o que será contratada a melhoria de operação e, em consequência, melhores condições de conforto para o usuário. Rejeitada.

EMENDA N.º 7

Autor: Deputado Antônio Bresolin

Trata-se, efetivamente, de um ramal de alta importância econômica para a região, grande produtora de soja e trigo. Mas, infelizmente, não consta do Plano Nacional de Viação. O DNEF, no entanto, celebrou convênio com o Plano Diretor Ferroviário do Rio Grande do Sul, no qual deverá ser considerado o caráter prioritário desse ramal. Pela rejeição.

EMENDA N.º 8

Autor: Deputado Passos Porto

O Plano Diretor em execução pelo DNEF tratará de identificar as áreas prioritárias de investimento, evitando-se assim, uma inversão das reais necessidades. Daí porque não se poderá aceitar a emenda proposta.

EMENDA N.º 9

Autor: Deputado Geraldo Bulhões

O desenvolvimento do Norte e Nordeste do País constitui uma das maiores preocupações do Governo e, com prudência e bom senso, procedeu-se à elaboração do Plano Diretor Ferroviário, que determinará em princípios do próximo ano, o mon-

tante dos recursos a serem empregados, bem como as ligações ferroviárias da região, o que nos indica a rejeição da emenda.

EMENDA N.º 10

Autor: Deputado Siqueira Campos

As reivindicações da proposição estão em fase final de estudos, para de terminação do investimento compatível com as pressões econômicas com a maior necessidade social, o que devemos respeitar até a sua conclusão. Pela rejeição da emenda, tendem em vista justamente a sua extemporeidade.

EMENDA N.º 11

Autor: Deputado Walter Silva

De forma semelhante à rejeição da emenda n.º 6, está a proposição subordinada ao Projeto de Engenharia para estudos do ramal São Eduardo-Vitória, o que naturalmente inclui a Estação de Campos, tendo em vista a sua importância no contexto fluminense. Acresce, ainda, circunstância de que a emenda provoca implicações analíticas e operacionais de toda a linha Vitória-Rio, o que está a nos indicar a rejeição da emenda.

EMENDAS N.os 12 e 13

Autor: Deputado Passos Porto

Conforme foi lembrado na rejeição da emenda n.º 9, está o Plano Diretor em pleno andamento da Região Norte-Nordeste do País, de forma tornar impraticável a consignação de recursos para o exercício de 1974, conforme propõe a emenda, pelo que rejeitamos.

EMENDA N.º 14

Autor: Deputado Antônio Bresolin

A emenda objetiva destacar a destinação de 2 milhões para a conclusão da L-35, quando no Projeto de Orçamento já consta, especificamente, para a ligação Roca-Sale-Passo Fundo, Cr\$ 9.320.000. Deste somos pela sua rejeição.

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

Ao analisarmos a Proposta Orçamentária para a execução e desenvolvimento das atividades do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem no exercício de 1974, não demos deixar de nos referir, no relatório, ao amplo e profundo estudo feito pelo Engenheiro Eliseu Rodoviários" sobre o título: "Investimentos Rodoviários"

"O planejamento rodoviário Brasil requer soluções próprias e gulares à vista da extensão territorial do País, de sua distribuição geográfica, com a população condensada, em sua quase totalidade, na faixa de cerca de 300 quilômetros longo do litoral e, particularmente em virtude das diferenças regionais"

de níveis de renda e desenvolvimento econômico.

O complexo quadro das condições e características do atual estágio do desenvolvimento brasileiro, levou o Governo Federal a adotar diretrizes e critérios peculiares no planejamento e no financiamento das obras rodoviárias.

Tais diretrizes e critérios podem ser sintetizados na aplicação flexível da regra ortodoxa e geralmente aceita de que o usuário deve pagar integralmente o custo dos serviços que lhe são proporcionados.

No Brasil, nas regiões mais desenvolvidas, o usuário de nossas rodovias está pagando mais do que recebe hoje, enquanto nas áreas pouco ocupadas ou mais pobres o usuário está recebendo mais do que paga.

Os resultados dessa política já começam a ser observados e temos uma grande convicção de que ela representará um passo decisivo — talvez o mais importante — no sentido de alcançarmos um estágio de desenvolvimento mais avançado e mais harmonioso, socialmente mais justo, com as desigualdades regionais mais atenuadas.

"DECISÕES PARA INVESTIMENTOS RODOVIÁRIOS FACE AS DIFERENÇAS REGIONAIS

O Exemplo Brasileiro

Em princípio, as decisões para a realização de uma obra rodoviária devem ser tomadas em função do objetivo da estrada e sua influência na economia da região atendida e do País.

Por isso, as inversões em projetos rodoviários devem ajustar-se às peculiaridades das regiões beneficiadas, levando em conta o seu atual estágio de desenvolvimento e a rentabilidade dos investimentos, medida em termos de contribuição à economia.

Assim sendo, as iniciativas no setor devem orientar-se segundo critérios distintos e, em geral, pertinentes a cada um dos seguintes casos:

a) investimentos em regiões não ocupadas demográfica e economicamente;

b) investimentos em regiões ocupadas e de baixo nível de renda;

c) investimentos em regiões pouco ocupadas e de grande potencial econômico;

d) investimentos em regiões mais desenvolvidas.

Pode-se afirmar que a quase totalidade dos países e regiões do mundo apresenta-se com características próximas de uma das situações acima relacionadas.

O Brasil, por sua extensão territorial e distribuição demográfica, comparece como exemplo singular, ao apresentar áreas onde se verificam cada uma dessas situações. Com efeito,

— como exemplo de região não ocupada demográfica e economicamente, cita-se a Amazônia, com uma área correspondente a 59% do território nacional, uma população correspondente a 8% da população total do País, e uma renda de apenas 4% da Renda Nacional;

— como exemplo de região ocupada e de baixo nível de renda apresentam-se algumas áreas do Nordeste brasileiro, onde se verificam elevada densidade demográfica e contribuições reduzidas à economia (participa, todo o Nordeste com 15% da área de nosso território, 25% da população brasileira e 13% da Renda Nacional);

— configurando regiões pouco ocupadas e de grande potencial econômico, apresentam-se o Centro-Oeste brasileiro e o Vale do rio São Francisco, de baixos índices demográficos, porém dotados de grandes potenciais, propícios ao desenvolvimento da agropecuária, com perspectivas promissoras para rápido e substancial crescimento da economia;

— finalmente, como exemplo de regiões mais desenvolvidas, compa-

rem o Sudeste e o Sul do País, onde se verifica uma contribuição de cerca de 80% da Renda Nacional, para uma área correspondente a 18% de nosso território e uma população de cerca de 60% da população brasileira.

Analisaremos em seguida os critérios que devem nortear as decisões para os investimentos rodoviários em regiões que se apresentam com cada uma dessas características, e citaremos, em cada caso, o exemplo do esforço brasileiro.

a) Investimentos em região não ocupadas

Em regiões demograficamente vazias, em que o principal objetivo da rodovia é a ocupação pioneira e a colonização, a análise da viabilidade econômica do investimento não pode orientar-se segundo os padrões simples e tradicionais da comparação entre os benefícios diretos aos usuários e os custos.

Não existindo uma estrutura viária, a quantificação dos beneficiários diretos perde sentido, pela inexistência de dados relativos aos custos de transporte antes da execução da obra considerada, para sua posterior comparação aos custos rodoviários.

Neste caso, a análise da rentabilidade dos investimentos não pode omitir a consideração dos benefícios indiretos e deve visar à avaliação dos efeitos totais à economia da região e do País.

Com efeito, a finalidade da realização rodoviária em tais regiões prende-se primordialmente à ocupação de zonas até então inexploradas, sua colonização e integração às regiões de economia mais avançada, como instrumento propulsor de expansão das fronteiras do desenvolvimento, pela criação de novos pólos de atividade econômica e absorção de mão-de-obra excedente em outras áreas.

Quantificar os benefícios decorrentes de tais objetivos é tarefa hoje impraticável."

QUADRO N.º 1

PREVISÃO DE ARRECADADAÇÃO E INVESTIMENTOS FEDERAIS POR REGIÃO 1972

Regiões	ARRECADADAÇÃO						TOTAL	INVESTIMENTO		Investi- mentos/ Arreca- dação	
	IULCLG *	%	Taxa Rodoviária	ITRP *	%	10 ³ Cr\$	1%	10 ³ Cr\$	%		
Norte	48.898	2,8	4.345	1,2	822	0,8	54.065	2,5	364.503	13,1	6,74
Nordeste	217.566	12,5	30.197	8,3	15.603	14,7	263.366	11,9	691.652	24,8	2,63
Sudeste	1.042.857	60,1	248.959	68,8	61.988	58,5	1.353.804	61,4	792.010	28,4	0,59
Sul	347.366	20,0	65.462	18,1	22.421	21,1	435.249	19,7	600.235	21,5	1,38
Centro-oeste	80.239	4,6	13.107	3,6	5.166	4,9	98.512	4,5	338.507	12,2	3,44
Total	1.736.926	100,0	362.070	100,0	106.000	100,0	2.204.996	100,0	2.786.907	100,0	1,26

* IULCLG = Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos

* ITRP = Imposto sobre Transporte Rodoviário de Passageiros

Por isso, em regiões virgens, os investimentos rodoviários não podem ser considerados isoladamente, como aplicações específicas no setor dos transportes, e sim como parte dos investimentos globais destinados à ocupação e colonização. A execução rodoviária, neste caso, só deve ser analisada em conjunto com a decisão superior de ocupar a região.

Assim sendo, para estas áreas perde sentido a tese, válida para regiões mais desenvolvidas, de que os investimentos rodoviários devem ser cobertos pela contribuição de seus usuários.

As fontes para o financiamento das realizações rodoviárias, em zona não ocupada deverão provir, portanto, ou de contribuição dos usuários de outras regiões mais desenvolvidas ou mais acertadamente, de recursos provenientes da receita geral do País aplicados ao processo de ocupação da área.

Exemplo Brasileiro: O Programa de Integração Nacional.

O exemplo brasileiro de decisão de investimentos em região não ocupada é encontrado no Programa de Integração Nacional, criado pelo Governo do Presidente Emílio Garrastazu Médici, através do Decreto-lei n.º 1.106, de 16 de junho de 1970, com a finalidade específica de promover e financiar um conjunto de obras de infra-estrutura na região Norte e Nordeste, visando a sua integração à economia nacional.

Representa essa iniciativa o primeiro grande passo para conquista e ocupação da extensa área coberta pela floresta amazônica, e que se apresenta como o maior vazio demográfico do mundo, à exceção das regiões polares.

Para a consecução dos objetivos do Programa, adotaram-se medidas para o estabelecimento de adequadas normas de ação e execução de vários projetos, destacando-se a construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, como estradas de penetração no sentido Norte-Sul e Leste-Oeste.

A par de propiciar o acesso aos recursos naturais da região e ensejar a utilização de parte da mão-de-obra excedente no Nordeste, a execução desses projetos rodoviários se faria acompanhar de vigoroso plano de colonização, visando à adequada fixação do homem, sob intensiva assistência social, técnica e financeira, em extensas e férteis áreas nos Estados do Amazonas, Pará, Maranhão e no Piauí Central.

O traçado da Transamazônica objetivou:

- a conexão dos terminais dos trechos navegáveis dos afluentes meridionais do rio Amazonas, de forma a complementar a rede fluvial existente e promover o estabeleci-

mento de um sistema integrado de transportes na região,

- a interligação dos esparsos núcleos urbanos existentes na Amazônia,
- o acesso aos potenciais já identificados na região, compreendendo depósitos minerais exploráveis e faixas de terras propícias ao estabelecimento de atividades agro-pastorais.

Em um primeiro estágio, a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém, como estradas pioneiras, terão características técnicas simples e serão de baixo custo, porque destinadas ao suporte de projetos de colonização e ocupação permanente e à indução de atividades econômicas.

Em função dos reflexos e resultados decorrentes dos investimentos iniciais, medidos em termos de intensidade de tráfego gerado, serão melhoradas, no futuro, as características técnicas das estradas, de modo a compatibilizarem-se gradativamente com a evolução da economia regional.

Este mesmo procedimento já foi adotado pelo Brasil na abertura da rodovia Belém-Brasília. Construída como estrada pioneira, provocou rápido desenvolvimento em sua faixa de influência e gerou tão expressivo volume de tráfego, que já se justificam economicamente os investimentos para sua total pavimentação, o que vem sendo movido pelo atual Governo, como mais um projeto destinado ao desenvolvimento do Norte do País.

Consideradas como projetos específicos do Programa de Integração Nacional, as realizações rodoviárias na Amazônia vêm sendo financiadas por recursos provenientes da receita geral da União, à vista de ser obviamente impraticável a idéia de cobrir os custos dos investimentos pretendidos com a contribuição dos usuários locais.

Trata-se do caso extremo brasileiro em que a contribuição dos usuários deverá representar somente cerca de 1/6 dos investimentos que ali estão sendo realizados. Pelos dados do Quadro n.º 1, pode-se verificar que, enquanto a contribuição dos usuários está prevista num montante de Cr\$ 54 milhões, os investimentos rodoviários na região estão orçados em Cr\$ 365 milhões para o corrente ano, ou seja Cr\$ 6,78 de investimento para cada cruzeiro de contribuição do usuário.

b) Investimentos em regiões ocupadas e de baixo nível de renda

Nos casos de regiões onde já existe uma ocupação demográfica e econômica mas que, em virtude da relativa escassez de recursos naturais, não apresenta um desenvolvimento acentuado, mantendo-se em níveis reduzidos de renda, mister se faz a criação de uma infra-estrutura de transportes que permita reduzir o custo dos fretes, de forma a melhorar, ao mes-

mo tempo, o padrão de consumo da população e as condições de competição de suas atividades produtivas.

Em tais áreas, o programa de investimentos rodoviários, associados às inversões em outras modalidades de transportes, deve procurar estabelecer a rede básica que atenda aos principais fluxos de produção, em função do sistema de trocas existentes ou a ser gerado pelos planos integrados de desenvolvimento, dirigidos para o aproveitamento máximo do limitado potencial econômico da região.

A análise da rentabilidade dos investimentos, nestes casos, pode resultar em baixos índices de relação benefícios diretos — custos e reduzidas taxas de retorno do capital, medida em termos de vantagens auferidas pelos usuários. Por isso, os benefícios indiretos também devem ser considerados, com ênfase nos aspectos sociais, de atendimento a uma população que já se encontra estabelecida e que precisa receber dos governos uma atenção efetiva, a fim de melhorar suas condições de vida e de trabalho.

Em tais circunstâncias, um maior rigor é exigido na concentração de esforços e recursos nos projetos que correspondam às reais prioridades da região, considerada como um todo, e que promovam o desenvolvimento de outras iniciativas capazes de contribuir para a elevação dos níveis de emprego e de renda.

Também em regiões com tais características, não se pode pretender que os investimentos rodoviários sejam totalmente financiados pela contribuição dos usuários locais. Com vistas ao objetivo maior do equilíbrio na distribuição da renda e homogeneidade no desenvolvimento nacional, deve-se admitir a participação dos usuários de regiões mais desenvolvidas, além de recursos provindos da receita geral do País e destinados ao financiamento de projetos pertencentes aos planos integrados de desenvolvimento regional. Exemplo Brasileiro: Rede Básica do Nordeste.

Estes foram os critérios adotados pelo Governo brasileiro em sua decisão quanto aos investimentos rodoviários na Região Nordeste que, além de apresentar as características citadas anteriormente, possui clima adverso e assiste periodicamente a calamitosas secas, enfrentando problemas sociais de assistência e fixação do homem à terra.

Após a revolução de março de 1964 começaram a surgir problemas sociais e econômicos do Nordeste soluções a médio e longo prazo, calcadas em estudos e planejamento regional, isentos do sentido imediatista ou adequações transitórias.

Dentro desta filosofia, surgiu uma programação rodoviária para o Nordeste, estabelecendo prioridades para

a interligação das capitais e portos dos nove Estados nordestinos, integrando-os com o sertão e as regiões produtoras e conectando-os com o Centro-Sul do País e a Amazônia.

Em decorrência deste planejamento, o Ministério dos Transportes adotou uma severa posição de atendimento às prioridades da região, alocando vultosas dotações em seus orçamentos e obtendo, simultaneamente, apreciável soma de recursos adicionais, provenientes de agências financeiras internacionais.

Além disso, essas dotações vêm sendo suplementadas com recursos provenientes da receita geral da União, em decorrência de outro Programa Especial criado, a 6 de julho de 1971, pelo Governo do Presidente Médici, denominado PROTERRA, e destinado ao financiamento de projetos que promovam mais fácil acesso e fixação do homem à terra, a criação de melhores condições de emprego e o fomento a Agroindústria no Nordeste.

Por isso, do ponto de vista da contribuição dos usuários, o Nordeste é outra região brasileira que vem recebendo mais que os recursos que proporciona. Pelo referido Quadro n.º 1, pode-se observar que, enquanto o total das contribuições está estimado em Cr\$ 263 milhões, os investimentos programados para o corrente exercício deverão alcançar Cr\$ 692 milhões, o que resulta numa relação de Cr\$ 2,65 de investimento por cruzeiro recebido pelos órgãos federais. Se somarmos aos investimentos os gastos de conservação, custeio e segurança das estradas, aquela relação se tornará ainda mais favorável aos usuários da região.

c) Investimentos em regiões pouco ocupadas e de grande potencial econômico

O presente caso considera regiões que apresentam potencial econômico comprovadamente grande, à vista dos recursos naturais conhecidos, ainda não tenham atingido estágio de desenvolvimento compatível, seja em virtude de sua pequena densidade de população, ou das grandes distâncias dos centros consumidores e dificuldades de acesso.

As decisões para investimentos rodoviários em tais áreas não podem restringir-se senão em função de programas regionais de desenvolvimento, definidos com base em estudos técnicos e econômicos, que contemplem pelo menos os principais setores dinâmicos da economia.

Não se pode mais permitir a existência de verdadeirosquistos de economia fechada, restritos à subsistência. Do contrário, tais núcleos subsistirão em condições precárias, de forma pseudo-auto-suficiente, desvinculados de mercados consumidores, reclusos à estagnação ou conde-

nados ao desaparecimento. É necessário que se lhes abram novos horizontes, condizentes com a vida moderna e digna, dando-lhes oportunidades, promovendo-se suas integrações à comunidade, que na certa receberá deles a contrapartida da dinamização do seu potencial econômico.

O principal objetivo a alcançar nestas circunstâncias é o da exploração dos potenciais existentes, tirando partido das vantagens econômicas que a região oferece, pelo aprimoramento do uso da terra, o desenvolvimento da agricultura, da pecuária e das indústrias de transformação e pelo aproveitamento dos recursos minerais.

Em geral, estas áreas são praticamente desprovidas de rodovias modernas, uma vez que a ocupação, a penetração inicial e o pequeno intercâmbio de passageiros e cargas se realizam através de caminhos carroçáveis, antigas estradas de ferro pioneiras ou hidrovias naturais, com elevados custos de transporte. O benefício direto que a construção de novas rodovias traz para regiões com tais características é facilmente determinado pela redução do custo dos fretes, e terá maior significação na medida em que aumentam os fluxos de mercadorias e passageiros, pelo incremento da produção.

Neste caso, os investimentos rodoviários deverão corresponder a projetos específicos de um planejamento global destinado à dinamização dos potenciais da região e sua integração às demais zonas econômicas. Pelo estabelecimento de adequado sistema de transportes, promover-se-á o escoamento da produção da área, que passa assim ao regime da economia de mercado.

Em tais circunstâncias a rentabilidade dos investimentos não se traduz fielmente pelos benefícios diretos aos usuários dos caminhos existentes na região, antes do melhoramento rodoviário.

Embora de difícil quantificação, são as variações da economia regional e o incremento resultante da Renda Nacional que melhor representam as repercussões econômicas dos investimentos e medem com maior segurança os seus efeitos econômicos globais.

Por isso que os recursos destinados ao financiamento das realizações rodoviárias em tais regiões devem prover das contribuições dos usuários locais, substancialmente complementadas por dotações do orçamento-general do País.

As taxas de retorno dos investimentos, medido em termos de benefícios totais à economia, serão bastante elevadas, justificando a aplicação de recursos provindos da receita da União.

Exemplos Brasileiros: Programa de Desenvolvimento da Região Centro-Oeste — Prodoeste.

Programa de Desenvolvimento do Vale do rio São Francisco — Provale.

A região Centro-Oeste do Brasil e o Vale do rio São Francisco se enquadram no caso ora tratado. São por isso objeto de programações especiais de investimentos, instituídos pelo atual Governo Brasileiro.

A região Centro-Oeste, com suas terras roxas e condições climáticas favoráveis, destaca-se por possuir uma das reservas de solo mais férteis do País e áreas propícias à criação de gado.

Apresenta, por outro lado, reduzida densidade demográfica.

O Estado de Mato Grosso, por exemplo, o segundo em área no Brasil, com 1.232.500 km², correspondentes a 14% do território nacional, possui uma população de 1.364.000 habitantes, representando pouco mais de 1% do total do País, com densidade de um habitante por quilômetro quadrado.

O sistema de transportes na região estava alicerçado em estradas carroçáveis, sem condições de tráfego permanente. Embora possuindo parcelas consideráveis de três grandes bacias hidrográficas — do Amazonas, do Paraná e do Paraguai — a navegação ali não se desenvolve plenamente, devido a orientação dos rios e a existência de corredeiras. A ferrovia existente serve a uma parte limitada da região. Desta forma, eram nítidas as deficiências do sistema viário na área, já algumas vezes demonstrado insuficiente para o escoamento da produção, em época de maiores safras agrícolas.

À vista disso, pelo Decreto-lei n.º 1.192, de 8 de novembro de 1971, foi criado o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste — Prodoeste — destinado a incrementar o desenvolvimento e dinamizar os potenciais econômicos do sul dos Estados de Mato Grosso e Goiás, objetivando a construção de uma rede rodoviária prioritária, conjugada a um sistema de estradas vicinais e a uma rede de silos, armazéns, usinas de beneficiamento e frigoríficos, bem como a realização de obras de saneamento-geral, retificação de cursos de águas e recuperação de terras.

A comparação dos investimentos que estão sendo realizados no Centro-Oeste com a contribuição dos usuários locais evidencia bem tratar-se de região onde vem sendo feito um grande esforço do Poder Público, para a criação de uma infra-estrutura que possibilite maior e mais rápida ocupação de uma região de demografia rarefeita e elevado potencial de produção agropecuária.

Pelo Quadro n.º 1 pode-se observar que enquanto os investimentos rodoviários estão orçados em Cr\$ 339 milhões, a contribuição dos usuários está estimada em Cr\$ 98 milhões, para o corrente ano. A quase totalidade dos recursos para investimentos, na área provém, pois, do Orçamento da União.

Programa semelhante, denominado Provale, foi instituído pelo Governo brasileiro para acelerar o desenvolvimento sócio-econômico da região do Vale do São Francisco e promover o melhor aproveitamento dos 1.300 quilômetros navegáveis daquele rio, de modo a integrá-lo ao sistema nacional de transportes. Os recursos financeiros, destinados aos investimentos rodoviários na região do Vale do São Francisco provirão, também, em grande parte, da receita geral do País.

d) Investimentos em regiões mais desenvolvidas

Nas regiões mais desenvolvidas os investimentos rodoviários têm geralmente por objetivo o melhoramento das condições de utilização da rede de estradas pelos usuários atuais e futuros. Desaparece aqui a ideia do sistema viário pioneiro, promotor da colonização e do desenvolvimento inicial da região.

Assim sendo, em tais áreas os benefícios diretos aos usuários, decorrentes da redução dos gastos de operação de seus veículos e do tempo de percurso, são geralmente suficientes para justificar os empreendimentos rodoviários.

É certo que, sempre que possível, a avaliação econômica dos projetos deve levar em conta não apenas os efeitos aos usuários, mas também os efeitos aos não-usuários, aqui compreendidas as modificações que os investimentos rodoviários provocam nos valores dos terrenos e de outros recursos naturais, bem como nos processos de produção, distribuição e consumo, com reflexos no emprego da mão-de-obra e na prestação de serviços.

Em áreas mais desenvolvidas, no entanto, os benefícios diretos aos usuários tendem a equivaler aos benefícios totais à economia.*

As decisões para esses investimentos, portanto, podem basear-se em conceitos tradicionais de planejamento rodoviário, pela análise de fatores técnicos e econômicos que conduzam à quantificação dos custos e dos benefícios diretos aos usuários.

Quanto à forma de financiamento dos projetos rodoviários em áreas mais desenvolvidas, é recomendável que os custos dos investimentos sejam totalmente cobertos pela contribuição dos usuários locais.

* Ver trabalho do autor, sob o título "Investimentos rodoviários e sua contribuição à economia" — 1971.

Exemplo Brasileiro — Redes rodoviárias do Sul e Sudeste

As regiões Sudeste e Sul do Brasil apresentam estágio mais avançado de desenvolvimento econômico, com razável concentração demográfica, e expressiva participação na Renda Nacional. A maior parte da frota automobilística do País trafega nas rodovias dessas regiões.

Levando em conta os fluxos de produção existentes e as contagens e projeções de tráfego, os planos diretores relativos a essas áreas fixaram as prioridades para os melhoramentos da rede viária, envolvendo construção e pavimentação de novas estradas, aumento de capacidade das existentes, duplicação de pistas e novas faixas de rolamento.

O elenco de obras rodoviárias que o Governo Federal e os Governo Estaduais executam nestas regiões segue as prioridades ditadas pelos planos diretores, harmonizando-se com as demais modalidades de transportes e com o desenvolvimento de outras atividades econômicas. Por outro lado, vários destes empreendimentos rodoviários inserem-se nos projetos dos corredores de exportação, destinados a minimizar os fretes internos dos produtos brasileiros, de modo a melhorar suas condições de oferta no mercado internacional.

O mesmo Quadro n.º 1, referido anteriormente, nos mostra que os investimentos realizados nas regiões Sudeste e Sul são financiados pelas contribuições dos usuários. No caso da região Sul os investimentos federais previstos para 1972 são ligeiramente inferiores às contribuições enquanto a região Sudeste está recebendo bem menos que sua contribuição, pois enquanto deverá contribuir com Cr\$ 1.354 milhões, receberá Cr\$ 792 milhões em investimentos. Tal fato não é novidade. Aquela região compreende as áreas mais desenvolvidas do País, que podem financiar, e tradicionalmente vêm financiando, o desenvolvimento das regiões mais pobres.

Deve-se lembrar aqui que, a par dos recursos federais acima mencionados, são substanciais as inversões estaduais em projetos rodoviários na área, como decorrência da maior participação dos governos desses Estados no rateio da contribuição dos usuários.

Cumpre mencionar ainda que alguns projetos nestas regiões podem contar com recursos inacessíveis a outras áreas. É o caso por exemplo do pedágio instituído recentemente, e que será utilizado em melhoramentos e ampliação da capacidade de estradas onde ele é ou será coletado. Mais ainda, uma parcela ponderável de crédito externo está sendo utilizada para o financiamento de obras nestas regiões.

Em resumo, do ponto-de-vista dos princípios tradicionais de financiamento, as regiões Sudeste e Sul são as únicas, hoje, no Brasil que não recebem transferências.

Trata-se de flexível política de financiamento dos investimentos rodoviários, que deverá constituir-se em eficiente mecanismo de atenuação das grandes desigualdades regionais de desenvolvimento e de renda, ainda hoje encontradas no Brasil.

Por outro lado, a decisão dos Governos da Revolução no sentido da utilização ampla de critérios externos a longo prazo, apresenta, dentre outras, duas vantagens notáveis: antecipa a realização de obras que, de outra forma seriam postergadas por insuficiência de recursos e atua como instrumento de maior justiça tributária ao transferir, aos usuários futuros parte da responsabilidade pelo custo dos investimentos realizados hoje.

Enquanto a utilização de créditos externos permitiu um aceleramento significativo na execução do programa de obras rodoviárias em nossas áreas mais desenvolvidas, os programas especiais, antes referidos, e iniciados em 1969, representaram uma contribuição extraordinária para as demais regiões do País, sob a forma de investimentos que deverão alcançar um total da ordem de Cr\$ 2.70 milhões até 1974.

RESULTADOS ALCANÇADOS

Expressivos são os resultados alcançados pelo Brasil, em decorrência da aplicação das diretrizes anteriormente expostas, relativas às decisões para os investimentos rodoviários. Em contramão-nos hoje em plena atividade de implantação de uma rede rodoviária compatível com os estágios de desenvolvimento das regiões do País.

A resolução do Governo Federal de instituir programas especiais para áreas menos desenvolvidas e de incrementar os recursos disponíveis co-financiamentos provindos de Agências Internacionais, criou condições para acentuado crescimento das extensões pavimentadas de nossas estradas de rodagem.

Analizando-se a evolução da rede rodoviária federal pavimentada, entre os anos de 1957 e 1972, conforme dados do Quadro n.º 2, pode-se afirmar o acerto da orientação governamental, pois verifica-se que, a partir de 1965, quando aquelas diretrizes começaram a ser implantadas, a sua extensão apresentou o crescimento médio anual de dois mil quilômetros, tendo passado de 12.589 km em 1965 para 28.849 km em 1972.

Muito mais significativas são as previstas para 1974, quando,

mando-se os trechos em obras e programados para conclusão até aquele ano, deveremos alcançar mais de

35.000 km, ou seja um acréscimo de 300% em 10 anos.

Igual crescimento se tem verificado nas redes pavimentadas estaduais,

permitindo-se prever, para 1974, a extensão total pavimentada das rodovias brasileiras em cerca de 71.000 km.

QUADRO N.º 2
Evolução da Rede Rodoviária Brasileira
1957 — 1972 (em km)

ANO	Rede Federal			Rede Estadual			Rede Total		
	Pavim.	Não pav.	Total	Pavim.	Não pav.	Total	Pavim.	Não pav.	Total
1957	3342	22071	25413	3721	68581	72302	7063	90652	97715
1958	5055	23183	28238	3791	70151	73942	8846	93334	102180
1959	7457	22374	29835	3960	71912	75872	11417	94286	105703
1960	8675	23727	32402	4028	71847	75875	12703	95574	108277
1961	9422	26176	35598	4453	71915	76368	13875	98091	111966
1962	10725	25377	36102	5553	74305	79858	16278	99682	115960
1963	11425	24962	36387	5529	75639	81168	16954	100601	117555
1964	12157	25719	37876	5613	77533	93146	17770	103252	121022
1965 *	12589	22003	34592	13835	81003	94838	26424	103006	129430
1966	13803	23184	36987	16309	83083	99392	30112	106267	136379
1967	14944	23715	38659	19274	94909	114183	34218	118624	152842
1968	19353	27499	46852	20040	95878	115918	39393	123377	162770
1969	22015	28087	50102	21734	98892	120626	43749	126979	170728
1970	23674	29493	53167	24431	105040	129471	48105	134533	182638
1971	25895	29564	55460	27584	112010	139594	53481	141573	195054
1972 **	28849	21790	60639	30000	118000	148000	58849	149790	208639

* A partir de 1965 a rede rodoviária federal foi reajustada, em decorrência do estabelecimento de novo Plano Nacional de Viação (Lei n.º 4.592, de 29-12-1964).

** Os dados referentes à rede rodoviária estadual, em 1972, são estimados.

O crescimento da rede rodoviária em sendo acompanhado do aumento a frota de veículos automotores. Enquanto a rede pavimentada crescia e mais de quatro vezes entre 1960 e 71, ao passar de 12,7 mil para 53,5 mil quilômetros, a frota crescia de mais cinco vezes, passando de pouco mais de 700 mil para perto de 3,5 milhões de veículos. Nos dois últimos anos, quando o crescimento da economia foi excepcionalmente elevado, produção da indústria automobilística cresceu ainda mais rapidamente. Os planos de expansão daquele setor industrial permitem prever-se a projeção anual de um milhão de veículos, já em 1975.

Assim, e em razão da elevada vida útil da frota brasileira, teremos de aumentar mais de 10 mil quilômetros anuais, a partir de 1975, se pretendermos manter aos níveis atuais a relação entre a frota e a rede pa-

vimentada. Estas cifras indicam bem a necessidade da continuidade do esforço que está sendo desenvolvido no setor rodoviário.

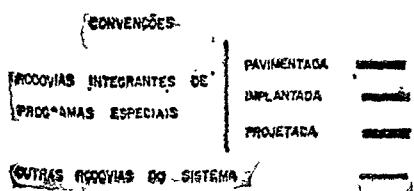
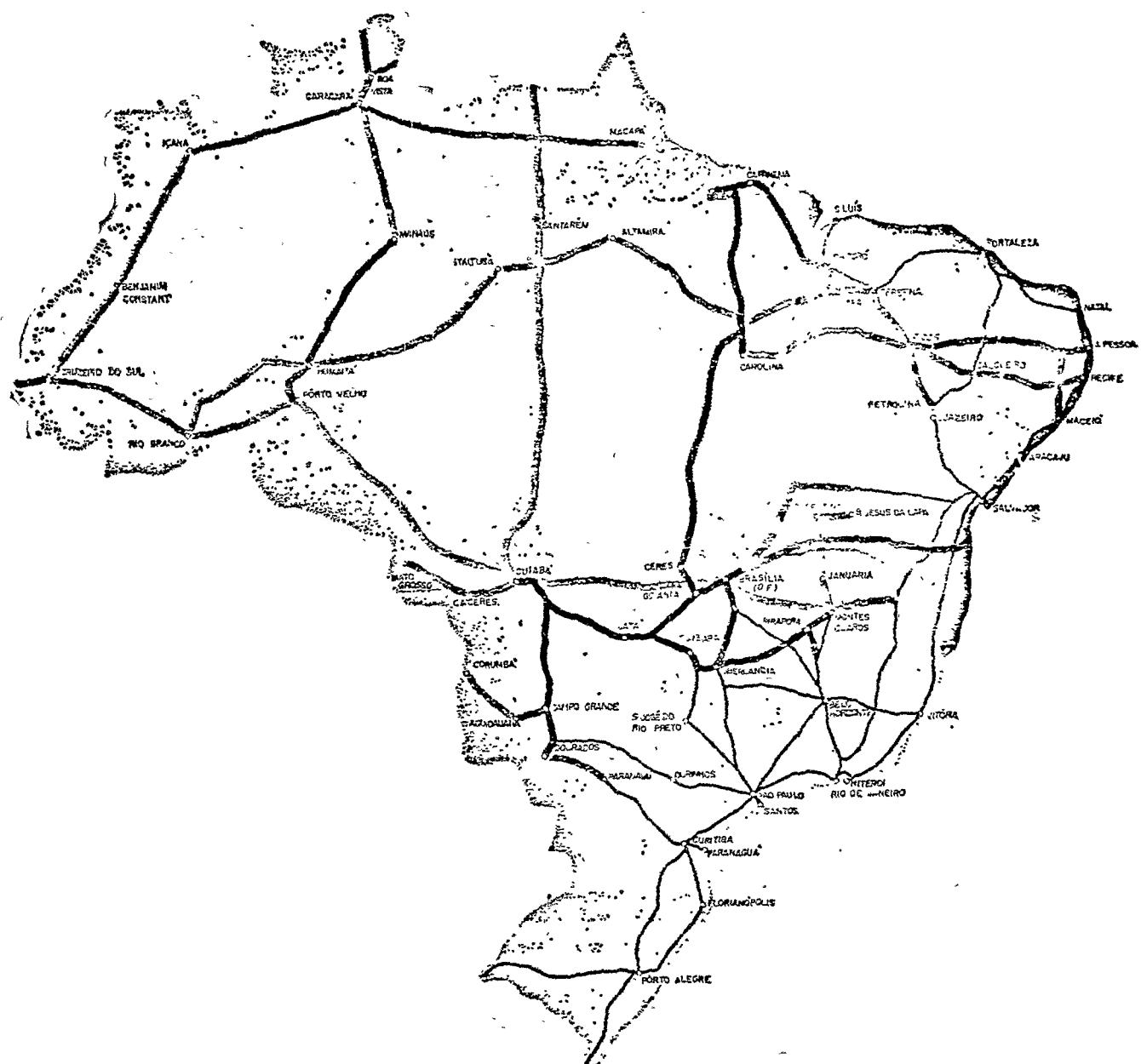
Simultaneamente com a expansão da rede e da frota vem crescendo a demanda do transporte rodoviário, tanto de carga quanto de passageiros. Estima-se que em 1961 o transporte rodoviário de carga atingiu perto de 47 bilhões de toneladas/quilômetros. Dez anos após, evoluímos para mais de 130 bilhões. O transporte de passageiros cresceu ainda mais acentuadamente nos últimos dez anos, tendo quase quadruplicado, ao passar de 60 bilhões de passageiros quilômetro, em 1961, para 226 bilhões em 1971, ou seja um crescimento médio anual de pouco mais de quatorze por cento. Nesse período, houve

sensível desvio de tráfego, principalmente de passageiros, de outros setores de transporte para a rodovia, o que entretanto não impediu que as outras modalidades também continuassem crescendo em termos absolutos.

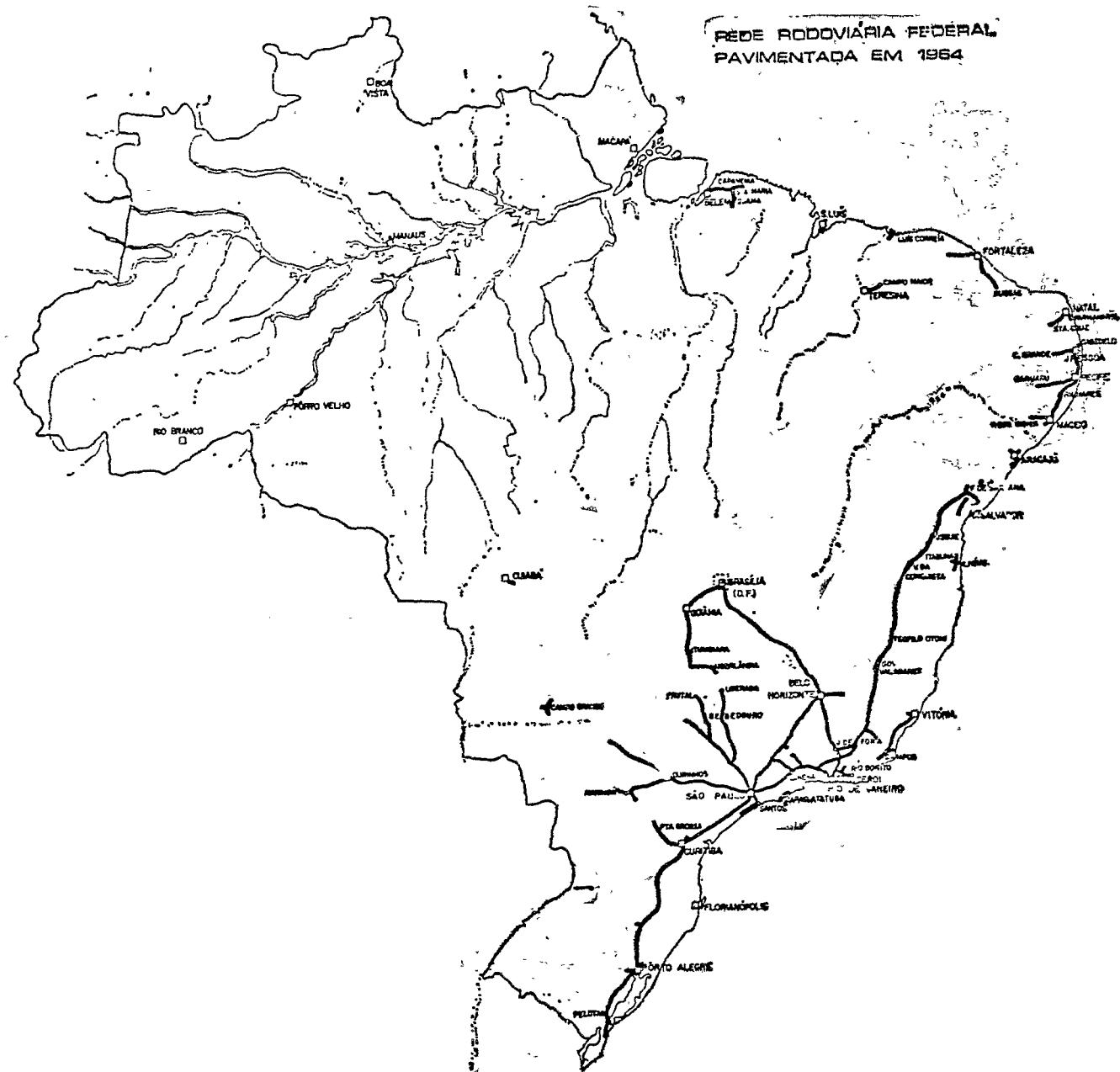
O grande esforço que está sendo desenvolvido pelo Brasil no campo rodoviário nos tem permitido superar rapidamente o atraso relativo em que nos situávamos.

Ao mesmo tempo, o planejamento adequado e a orientação dos investimentos do atual Governo deverão assegurar um crescimento harmonioso e equilibrado de todo o setor dos transportes, maximizando sua contribuição ao desenvolvimento da economia brasileira.

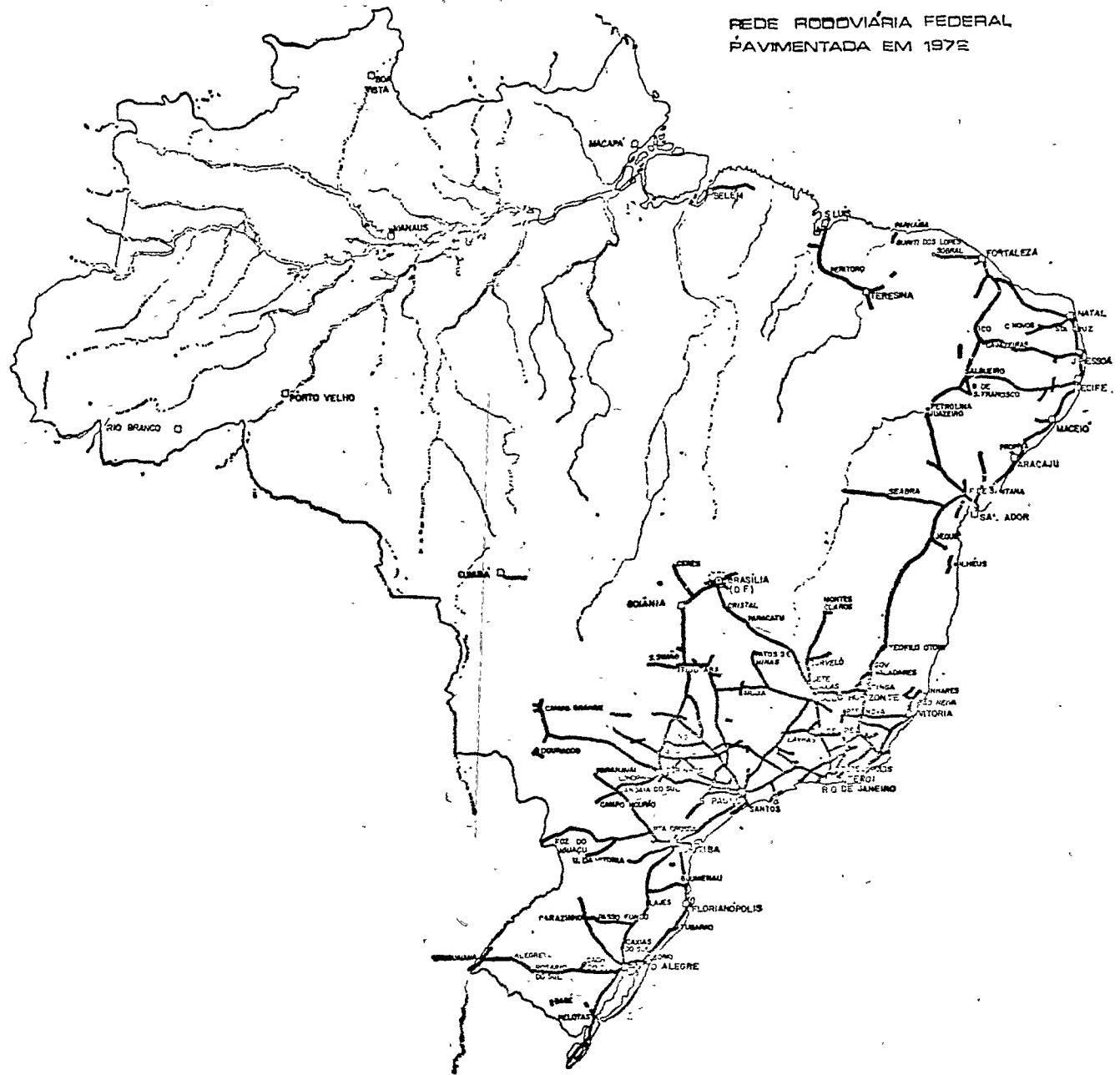
PROJETOS RODOVIÁRIOS INTEGRANTES DE PROGRAMAS ESPECIAIS
PIN - PRODOESTE - PROVALÉ - PROTERRA

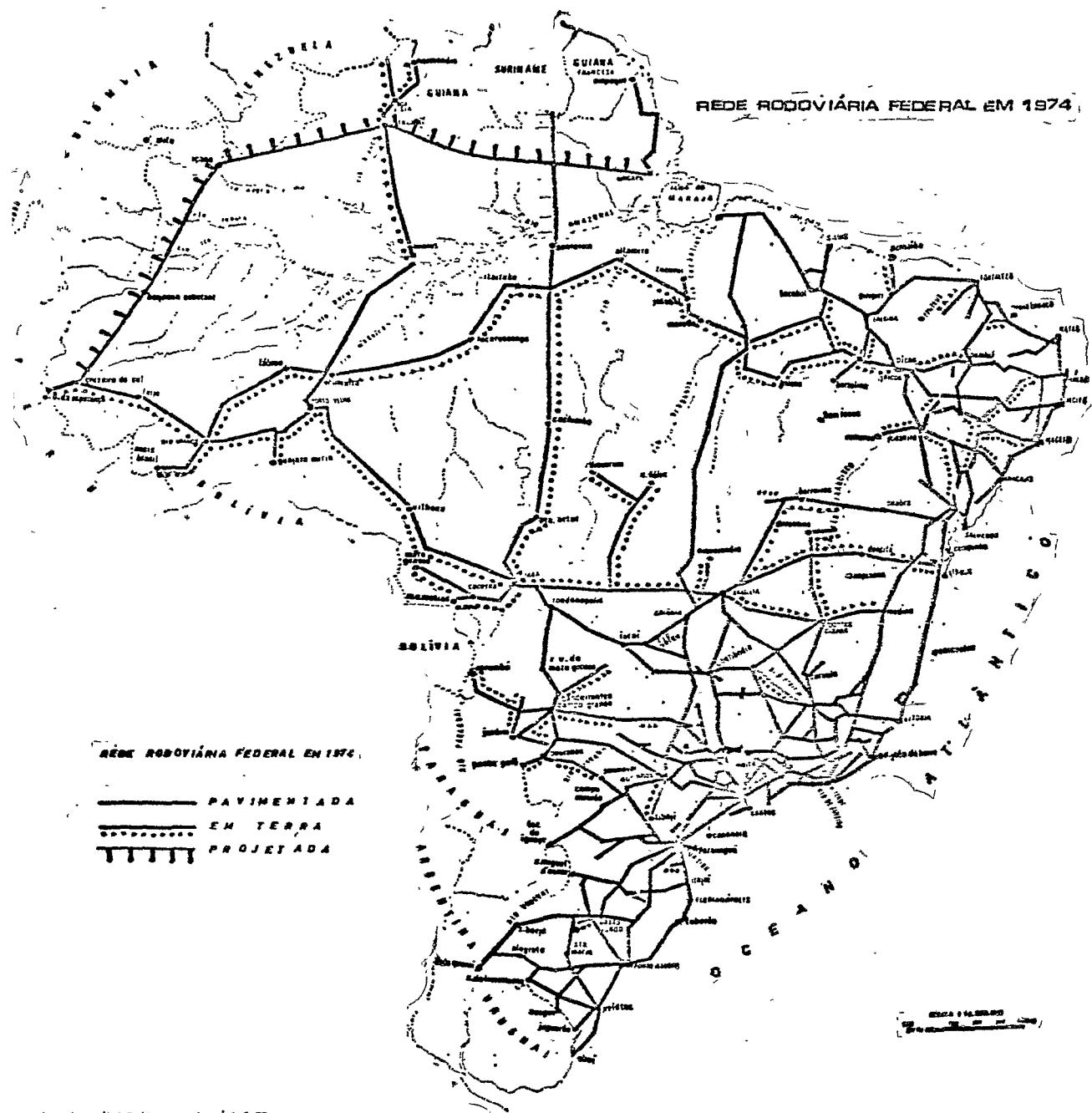


REGIÃO	SUPERFÍCIE	PORCENTAGEM	
		POPULAÇÃO	EXTENSAO
AMAZÔNIA	59	8	4
NORDESTE	15	25	13
CENTRO-SUL	26	67	83

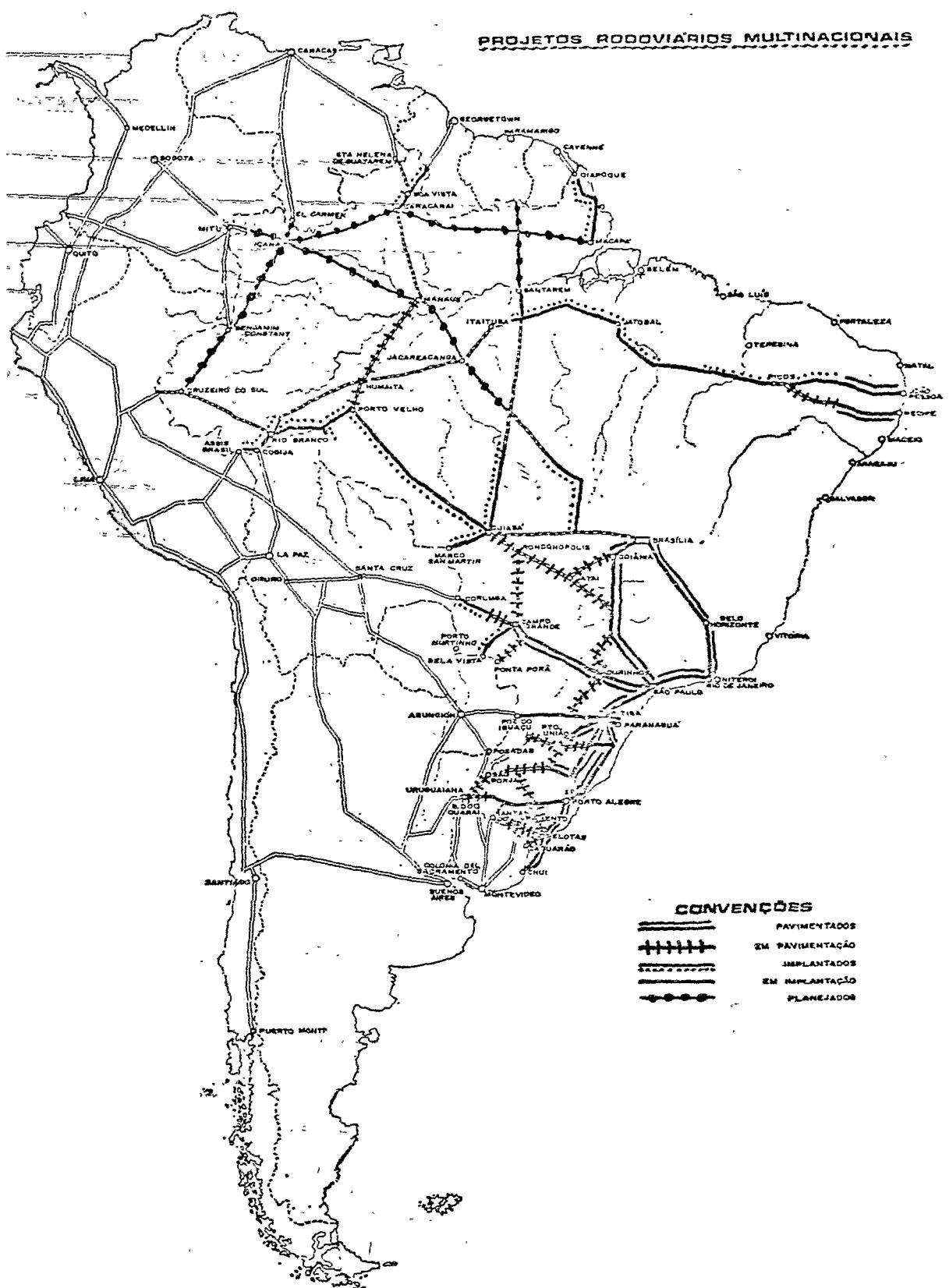


REDE RODOVIÁRIA FEDERAL
PAVIMENTADA EM 1972





PROJETOS RODOVIÁRIOS MULTINACIONAIS



CONVENÇÕES

PAYMENT TERMS

EM PAVIMENTAÇÃO

IMPLANTADOS

EM REPLANTACIÓ

PLANEJADOR

O Programa de Trabalho do DNER, a ser executado no setor de Rodovias, organizado pelo Ministério dos Transportes, à conta de Recursos Vinculados, é o seguinte:

Cr\$ 1,00

6700 — MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

DETALHAMENTO DO PROGRAMA DE TRABALHO À CONTA DE RECURSOS VINCULADOS

6704 — DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM

Código	Especificação	Correntes	Capital	Total
6704.0307.2007	Atendimento de Encargos com Inativos e Pensionistas	5.590.000		5.590.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	5.590.000		5.590.000
6704.0308.2122	Contribuição para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público — PASEP	28.423.000		28.423.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	28.423.000		28.423.000
6704.1105.1011	Residências		20.000.000	20.000.000
001	Construção e Instalação		20.000.000	20.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		20.000.000	20.000.000
6704.1601.1002	Edifícios Públicos		30.000.000	30.000.000
001	Construção e Instalação		30.000.000	30.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		30.000.000	30.000.000
6704.1604.1012	Rodovias		1.687.525.000	1.687.525.000
006	Melhoramentos e Obras Diversas		17.022.000	17.022.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		15.022.000	15.022.000
11	Taxa Rodoviária Única		2.000.000	2.000.000
009	Estudos e Projetos		150.000.000	150.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		150.000.000	150.000.000
020	BR-020 — Brasília—Fortaleza		67.250.000	67.250.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		67.250.000	67.250.000
050	BR-050 — Brasília—Santos		1.000.000	1.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		1.000.000	1.000.000
060	BR-060 — Brasília—Bela Vista		2.000.000	2.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		2.000.000	2.000.000
101	BR-101 — Natal—Osório		281.300.000	281.300.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		64.620.000	64.620.000

6700 — MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Cr\$ 1,00

DETALHAMENTO DO PROGRAMA DE TRABALHO À CONTA DE RECURSOS VINCULADOS

6704 — DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM

Código	Especificação	Correntes	Capital	Total
11	Taxa Rodoviária Única		216.680.000	216.680.000
104	BR-104 — Macau—Entroncamento BR-316	1.000.000		1.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	1.000.000		1.000.000
110	BR-110 — Areia Branca—Salvador	1.500.000		1.500.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	1.500.000		1.500.000
116	BR-116 — Fortaleza—Jaguarão	54.500.000		54.500.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	54.500.000		54.500.000
120	BR-120/265 — Ubá—Viçosa—Ponte Nova	5.000.000		5.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	5.000.000		5.000.000
135	BR-135 — São Luis—Rio de Janeiro	27.500.000		27.500.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	27.500.000		27.500.000
147	BR-146/381 — São Paulo—Divisa SP/MG	9.000.000		9.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	9.000.000		9.000.000
148	BR-146/491 — Poços de Caldas—São Sebastião do Paraiso	36.000.000		36.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	36.000.000		36.000.000
153	BR-153 — Tucuruí—Aceguá	125.000.000		125.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	125.000.000		125.000.000
156	BR-156 — AP—Macapá—Fronteira com a Guiana Francesa	8.338.000		8.338.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	8.338.000		8.338.000
158	BR-158 — São Félix—Livramento	34.000.000		34.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	34.000.000		34.000.000
159	BR-158/386 — Entroncamento — BR-282/158—Sarandi	60.000.000		60.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	60.000.000		60.000.000
174	BR-174 — Manaus—Fronteira com Venezuela	1.251.000		1.251.00
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	1.251.000		1.251.00
175	BR-174/401 — Divisa AM/RR—Fronteira c/Guiana	10.000.000		10.000.00
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	10.000.000		10.000.00
222	BR-222 — Fortaleza—Piripiri	6.000.000		6.000.00

5700 — MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Cr\$ 1,00

5704 — DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM

DETALHAMENTO DO PROGRAMA DE TRABALHO À CONTA DE RECURSOS VINCULADOS

Código	Especificação	Correntes	Capital	Total
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	6.000.000	6.000.000	
227	BR-227 — Currais Novos—Pombal	9.000.000		9.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	9.000.000		9.000.000
230	BR-230 — Cabedelo—Humaitá	56.000.000		56.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	56.000.000		56.000.000
234	BR-324 — Caruaru—Curacá	300.000		300.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	300.000		300.000
235	BR-235 — Aracaju—Araguacema	5.000.000		5.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	5.000.000		5.000.000
251	BR-251 — Ilhéus—Cuiabá	7.000.000		7.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	7.000.000		7.000.000
259	BR-259 — MG/ES — João Neiva—Felixilândia	5.000.000		5.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	5.000.000		5.000.000
262	BR-262 — Vitória—Corumbá	32.000.000		32.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	10.000.000		10.000.000
11	Taxa Rodoviária Única	22.000.000		22.000.000
265	BR-265 — Muriaé—São José do Rio Preto	10.000.000		10.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	10.000.000		10.000.000
267	BR-267 — Leopoldina—Porto Murtinho	64.000.000		64.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	64.000.000		64.000.000
272	BR-272 — São Paulo—Porto Guaiá	10.000.000		10.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	10.000.000		10.000.000
277	BR-277 — Paranaguá—Foz do Iguaçu	31.100.000		31.100.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	21.100.000		21.100.000
11	Taxa Rodoviária Única	10.000.000		10.000.000
282	BR-282 — Florianópolis—São Miguel do Oeste	54.000.000		54.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	54.000.000		54.000.000
285	BR-285 — Vacaria—São Borja	50.000.000		50.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	50.000.000		50.000.000
290	BR-290 — Osório—Uruguaiana	28.000.000		28.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	8.000.000		8.000.000
11	Taxa Rodoviária Única	20.000.000		20.000.000
293	BR-293 — Pelotas—Uruguaiana	53.950.000		53.950.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	53.950.000		53.950.000

Cr\$ 1,00

6700 — MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

— DEPARTAMENTO DO PROGRAMA DE TRABALHO À CONTA DE RECURSOS VINCULADOS

6704 — DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM

Código	Especificação	Correntes	Capital	Total
315	BR-315/232 — Picos—Salgueiro	3.000.000		3.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	3.000.000		3.000.000
318	BR-317 — AC-Assis Brasil—Lábrea	2.000.000		2.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	2.000.000		2.000.000
319	BR-319 — Manaus—Guajaramirim	54.700.000		54.700.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	54.700.000		54.700.000
324	BR-324 — Remanso—Salvador	1.500.000		1.500.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	500.000		500.000
11	Taxa Rodoviária Única	1.000.000		1.000.000
343	BR-343 — Luís Correia—Bertolínea	12.000.000		12.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	12.000.000		12.000.000
349	BR-349 Estância-Posse	500.000		500.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	500.000		500.000
354	BR-354 — Engenheiro Passos—Cristalina	36.000.000		36.000.000
04	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	36.000.000		36.000.000
364	BR-364 — Porto Velho—Limeira	18.514.000		18.514.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	18.514.000		18.514.000
365	BR-365 — Montes Claros—Canal de São Simão	12.000.000		12.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	12.000.000		12.000.000
369	BR-369 — Boa Esperança—Cascavel	31.200.000		31.200.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	30.700.000		30.700.000
11	Taxa Rodoviária Única	500.000		500.000
373	BR-373 — Limeira—Barracão	5.000.000		5.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	5.000.000		5.000.000
376	BR-376 — Dourados—São Luís do Puruná	15.000.000		15.000.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	15.000.000		15.000.000
381	Governador Valadares—Bragança Paulista	11.100.000		11.100.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	11.100.000		11.100.000
383	BR-383 — Conselheiro Lafaiete—São Sebastião	500.000		500.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	500.000		500.000
392	BR-392 — Porto Lucena—Pelotas	10.200.000		10.200.000
04	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	2.200.000		2.200.000
11	Taxa Rodoviária Única	8.000.000		8.000.000
393	BR-393 — Cachoeiro do Itapemirim—Manilha	12.000.000		12.000.000

6700 — MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

DETALHAMENTO DO PROGRAMA DE TRABALHO A CONTA DE RECURSOS VINCULADOS

6704 — DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM

Código	Especificação	Correntes	Capital	Total
	04 Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		12.000.000	12.000.000
412	BR-412 — Campina Grande—Monteiro	300.000		300.000
	04 Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		300.000	300.000
418	BR-418 — Teófilo Otoni—Caravelas	15.000.000		15.000.000
	04 Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		15.000.000	15.000.000
452	BR-452 — Rio Verde—Araxá	15.000.000		15.000.000
	04 Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		15.000.000	15.000.000
467	BR-467 — Porto Mendes—Cascavel	10.000.000		10.000.000
	04 Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		10.000.000	10.000.000
470	BR-470 — Itajaí—Lagoa Vermelha	9.000.000		9.000.000
	04 Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		9.000.000	9.000.000
472	BR-472 — São Borja—Barra do Quarai	30.000.000		30.000.000
	04 Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		30.000.000	30.000.000
511	Substituição de Ramais Ferroviários	70.000.000		70.000.000
	04 Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		70.000.000	70.000.000
6704.1604.1016	Segurança do Tráfego Rodoviário	210.000.000		210.000.000
	03 Imposto sobre Transporte Rodoviário de Passageiros		47.800.000	47.800.000
	11 Taxa Rodoviária Única		162.200.000	162.200.000
6704.1604.1171	Amortização, Resgate e Encargos de Financiamento	205.621.000	225.362.000	430.983.000
	04 Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	205.621.000	225.362.000	430.983.000
6704.1604.1177	Desapropriações e Indenizações de Imóveis		30.000.000	30.000.000
	04 Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		30.000.000	30.000.000
6704.1604.1182	Ponte Presidente Costa e Silva — Rio/Niterói	1.000.000	134.000.000	135.000.000
	001 Construção e Instalação		134.000.000	134.000.000
	11 Taxa Rodoviária Única		134.000.000	134.000.000
019	Diversos	1.000.000		1.000.000
	04 Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	1.000.000		1.000.000
6704.1604.1198	Programa de Vias Expressas		91.720.000	91.720.000
	11 Taxa Rodoviária Única		91.720.000	91.720.000
6704.1604.2342	Administração e Coordenação da Execução do Plano Nacional de Viação	471.253.000	60.750.000	532.003.000
	04 Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gásosos	471.253.000	60.750.000	532.003.000
6704.1604.2343	Conservação de Rodovias		236.101.000	236.101.000
	03 Imposto sobre Transporte Rodoviário de Passageiros		106.200.000	106.200.000
	04 Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos		6.000.000	6.000.000
	08 Taxa para Melhoria da Segurança das Estradas Federais		1.000	1.000
	11 Taxa Rodoviária Única		123.900.000	123.900.000
	Total	711.887.000	2.725.458.000	3.437.345.000

Passamos a analisar as emendas apresentadas pelos Senhores Congressistas ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem:

Emendas 15, 18, 19, 35, 36, 38 a 41, 45, 202 a 217 — parte desta dotação destina-se ao Território de Fernando de Noronha (Projeto 1.012.006 — Melhoramentos e Obras Diversas — Decreto-lei n.º 61/66), bem como a inexistência de projetos impedem a aplicação dos recursos no próximo exercício. Pela rejeição.

Emendas 20 a 34, 42, 44, 47 a 49, 123, 125, 130, 196, 199 a 201, 203 a 209, 215 e 216 — as solicitações contidas nas emendas apresentadas não pertencem ao Plano Rodoviário Nacional, portanto, os recursos disponíveis não podem ser pulverizados em projetos a cargo de outras esferas governamentais. Pela rejeição.

Emenda 17 — o trecho constante da emenda está sendo contemplado com

recursos do PROVALE para o exercício de 1973 e 1974. Pela rejeição.

Emenda 37 — Já existe um projeto específico para a atender a programação anual do órgão, desaconselhando-se, o destaque por trechos a fim de não prejudicar a execução orçamentária.

Emendas 16 e 54 — A BR-030 está sendo contemplada com recursos do PROVALE no montante de Cr\$ 18.000.000,00, perfazendo um total de Cr\$ 20.000.000,00. Se ao término dos quatro estudos dos projetos, ainda existir tempo suficiente para iniciar a sua construção, deverá ser suplementado o projeto da BR-030 no decorrer do exercício de 1974.

Emendas 43, 46, 50 a 52, 57 a 65, 67, 72, 73 a 79, 83, 94, 95, 214 e 272-A. A não-inclusão destes trechos na proposta orçamentária deve-se ao fato da inexistência de projeto final de engenharia para os mesmos. Por outro lado, encontra-se em fase final de ela-

boração por parte do DNER os planos diretores que irão indicar os graus de prioridade na construção das rodovias. Pela rejeição.

Emendas 55, 56, 80, 81 a 86, 92, 93, 96 e 97. As inclusões, extensões, ligações e retificações aprovadas pela Lei n.º 5.911, de 10-9-73 (Plano Nacional de Viação), serão efetivadas oportunamente, de acordo com o Artigo 8.º e Parágrafo Único do Artigo 9.º, da mesma lei. Nesta situação, encontram-se, também, os trechos rodoviários objeto das emendas em epígrafe. Pela rejeição.

Emendas 103 a 119. A aplicação dos foi constituído com o objetivo de elaborada pelo GESFRA — Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos. Este grupo foi constituído com o objetivo de elaborar anualmente os investimentos em rodovias substitutivas de ramais antieconômicos, conforme o quadro que se segue:

PROGRAMA DE INVESTIMENTOS PARA O ANO DE 1974
Rodovias Substitutivas de Ramais Ferroviários Antieconômicos

Item	Trecho Ferroviário Discriminação	UF	Rodovia Substitutiva Discriminação	Investimentos —	
				Cr\$ 10 ³	Valor
1	E. F. Tocantins	PA	Tucuruí — Jatobá	1.500	
2	Belém — Bragança e Ramais	PA	Rodovia Pedro Alvares Cabral	500	
3	Coroatá — Pedreiras	MA	Coroatá — Peritoró	100	
4	Sobral — Camocim	CE	Martinópolis — Uruoca — Sobral	6.000	
5	Mossoró — Porto Franco	RN	Grossos-Porto Franco — BR-304	3.000	
6	Piranhas — Petrolândia	AL	Piranhas — Delmiro Gouveia	3.000	
7	Santo Antônio — Jesus — Jequié	BA	Mutuípe-Ubaira — Santa Inês Itaquara — Jaguaria	4.000	
8	S. Miguel das Matas — Amargosa	BA	Acesso a São Miguel das Matas	—	
9	Buranhem — Catuçara	BA	Catuçara — BR-324	1.000	
10	Sto. Antônio de Jesus — São Roque	BA	Leone Caboto — São Roque	—	
11	Ponta de Areia — Aracuá	BA/MG	Divisa BA/MG — Aracuá	2.000	
12	Espera Feliz-Cachoeiro de Itapemirim	ES	Espera Feliz — Cachoeiro de Itapemirim	8.000	
13	Cataguases — Mirá	MG	Cataguases — Mirá — acesso à Glória	100	
14	Furtado de Campos — Juiz de Fora	MG	Coronel Pacheco — Rio Novo	1.100	
15	Itajubá — Delfim Moreira	MG	Itajubá — Delfim Moreira — Divisa MG/SP e acesso à Fábrica de Armas	100	
16	Bom Despacho — Barra de Funchal	MG	Bom Despacho-Dores do Indaiá-BR-262	3.000	
17	Bom Jardim-Sta. Rita de Jacutinga	MG	Bom Jardim — Sta. Rita de Jacutinga	5.500	
18	Corinto — Diamantina	MG	Corinto — Diamantina	2.000	
19	Soledade de Minas-Rutilo-Bom Jardim de Minas	MG	Aiuruoca-(BR-267)	2.000	
20	Soledade de Minas-Rutilo-Bom Jardim de Minas	MG	Cruzília-(BR-267)	2.000	
21	Soledade de Minas-Rutilo-Bom Jardim de Minas	MG	Liberdade-(BR-267)	2.000	
22	Cisneiros — Manhuaçu	MG/RJ	Cisneiros — Tombos — Manhuaçu	4.000	
23	Sta. Rita de Jacutinga — B. Juparaná	RJ	Sta. Rita de Jacutinga — Barão de Juparaná	5.000	
24	Barra do Pirai-Sta. Rita do Jacutinga	RJ	Barra do Pirai — Serra das Flores	2.000	
25	Barra do Pirai — Sta. Rita do Jacutinga	RJ	Serra das Flores — Sta. Izabel	3.500	
26	Governador Portela — B. Vassouras	RJ	Gov. Portela — Barão de Vassouras	3.000	
27	Cava — Jaceruba	RJ	Cava Jaceruba	100	
28	Belford Roxo — Xerém	RJ	Belford Roxo — Xerém	—	
29	Conde Araruama — Triunfo	RJ	Conceição de Macabu — BR-101	100	
30	Macaé — Cícero	RJ	Macaé — Glicério	—	
31	Trajano de Moraes — Sta. Maria de Madalena	RJ	Trajano de Moraes — Sta. Maria Madalena	100	
32	Saudade — Bananal	RJ/SP	Saudade — Bananal	2.500	
33	W. Brás-Lisímaco Costa	PR	Wenceslau Brás-Lisímaco Costa	1.000	
34	Novo Hamburgo — Taquara	RS	Novo Hamburgo — Taquara	800	
35	Pelotas — Cangussu	RS	Pelotas — Cangussu	1.000	
			TOTAL	70.000	

Emenda 87 — Não pode ser incluída por estar em fase de contratação o projeto final de engenharia. Pela rejeição.

Emendas 89 e 100 — os trechos destacados já constam do PNV, bem como o Projeto ora em exame. Pela rejeição.

Emenda 90, 91 e 99 — O trecho Campos Novos — São Miguel do Oeste já se encontra em fase de pavimentação.

Florianópolis — Lajes — Campos Novos não possui projeto de engenharia e a ligação Campos — Florianópolis será feita pela BR-470, passando por Itajaí pela BR-101. Pela rejeição.

Emenda 98 — A não-inclusão deste trecho deve-se a inexistência de projeto final de engenharia. Pela rejeição.

Emendas 53, 66, 68, 69, 70, 71, 120 a 122, 124, 126 a 129, 131 a 140 — Não pertencem ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei n.º 5.917 de 10-9-73, tornando-se impossível a aplicação de recursos nestes trechos.

Emendas 141 a 195, 197, 198, 210 a 213, 218 a 231 — Quando da implantação dos novos projetos rodoviários aqueles acessos julgados prioritários são construídos por ocasião da execução do projeto. No entanto, existem projetos já implantados que não tiveram os seus acessos construídos, devendo as solicitações serem encaminhadas ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem que possui normas disciplinadoras quanto ao atendimento baseado em disposições legais. O atual Plano Nacional de Viação no artigo 5.º manteve a mesma sistemática anteriormente adotada.

Emendas 232 a 272 — São estradas municipais, não pertencendo, portanto, ao Plano Nacional de Viação, vedada, assim, a aplicação de recursos nestes trechos.

Emendas 101 e 102 — A proposição provoca esclarecimentos quanto ao sistema adotado pelo DNER, para conservação de rodovias: forma direta, forma contratual e por delegação aos DERs Estaduais. A modalidade do contrato com empresas especializadas tem dado os melhores resultados (média de 2 mil km/ano) e a distribuição de recursos é rigorosamente planejada, para que não haja interrupções do fluxo contrato-obra-pagamento. Assim, o raciocínio nos leva a contra-indicar a aprovação das proposições.

Parecer

a) Pela rejeição das emendas de n.ºs 1 a 272-A;

b) Pela aprovação do Projeto na parte relativa ao Subanexo — Ministério dos Transportes — 6701 — Rede Ferroviária Federal S.A. — 6703 —

Departamento Nacional de Estradas de Ferro e 6704 — Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

É o parecer.

Sala das Comissões, em 24 de outubro de 1973 — Senador João Cleofas, Presidente — Deputado Adalberto Hoffmann, Relator — Senador Fernando Mesquita — Senador José Lindoso — Senador Alexandre Costa — Senador Lourival Batista — Senador Eurico Rezende — Senador Carlos Lindenber — Senador Magalhães Pinto — Senador Heitor Dias — Senador Amaro Peixoto — Deputado Adhemar Ghisi — Deputado Bento Gonçalves — Deputado Bias Fortes — Deputado Carlos Alberto de Oliveira — Deputado Cláudio Leite — Deputado Daso Coimbra — Deputado Eurico Ribeiro — Deputado Passos Porto — Deputado Furtado Leite — Deputado Gabriel Hermes — Deputado Joaquim Macedo — Deputado Ocenano Carleial — Deputado Manoel de Almeida — Deputado Milton Brandão — Deputado Mario Mondino — Deputado Osnelli Martinelli — Deputado Paulo Alberto — Deputado Theódulo de Albuquerque — Deputado Wilson Falcão — Deputado Henrique Eduardo Alves — Deputado Ozires Pontes — Deputado José Freire — Deputado Júlio Viveiros — Deputado Rubem Medina — Deputado Vinícius Canção — Deputado Albino Zeni — Deputado Nunes Freire.

PARECER

N.º 57-B/8/73 — CN

Da Comissão Mista de Orçamento sobre o Projeto de Lei n.º 11, de 1973 (CN), que estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1974, Anexo III — Entidades Supervisionadas, Subanexo 5900 — Ministério do Interior — 5901 — Departamento Nacional de Obras Contra as Secas.

Relator: Deputado Cláudio Leite
Relatório

O Senhor Presidente da República, no prazo estabelecido no artigo 66 da Constituição, envia à apreciação do Congresso Nacional o projeto de lei orçamentária anual, que "Estima a Receita e fixa a Despesa da União para o Exercício Financeiro de 1974".

Designado pelo Senhor Presidente da Comissão Mista de Orçamento co-

mo Relator do Ministério do Interior, parte referente ao Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, cabe-me dar parecer sobre o programa de trabalho previsto para o exercício de 1974, bem como às emendas apresentadas durante a tramitação do Projeto de Lei neste Parlamento.

A Proposta Orçamentária encaminhada ao Congresso Nacional, praticamente sem déficit, já que este, no valor de Cr\$ 350.000.000,00 (trezentos e cinqüenta milhões de cruzeiros), pode ser considerado como apenas residual, prevê uma Receita do Tesouro de Cr\$ 58.556.000.000,00 (cinquenta e oito bilhões, quinhentos e cinqüenta e seis milhões de cruzeiros) e uma despesa de igual quantitativo.

Essa pequena diferença será coberta de forma não inflacionária, devido às emissões de Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional, recurso de que se tem lançado mão nos últimos anos com absoluto êxito.

A presença cada vez menos expressiva de déficits orçamentários nos últimos exercícios financeiros da União, deixa clara a preocupação governamental em alcançar o equilíbrio entre Receita e Despesa, fato que se observa pela menor percentagem em relação ao Produto Interno Bruto.

Em 1970, foi de Cr\$ 820.000.000,00 (oitocentos e vinte milhões de cruzeiros) e representava 0,47% do PIB, relação que veio caindo para 0,38% em 1971, 0,17% em 1972, 0,13% em 1973 e finalmente 0,08% em 1974.

A sua redução tem sido progressiva: no Orçamento vigente situam-se entre Cr\$ 400.000.000,00 e Cr\$ 500.000.000,00 (quatrocentos e quinhentos milhões de cruzeiros).

O Governo vindouro disporá de um esquema financeiro, não devendo interromper obras e programas, uma vez que contará com os dispositivos que lhe vão permitir a abertura de créditos suplementares, mediante a utilização de recursos consignados até o limite correspondente a 20% do total da Despesa.

A área de integração nacional (notadamente Nordeste e Amazônia) receberá, além dos incentivos fiscais estimados em Cr\$ 1.800.000.000,00 (um bilhão e oitocentos milhões de cruzeiros, cerca de Cr\$ 7.200.000.000,00 (sete bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) para programas especiais, a saber:

1) Programa de Integração Nacional	1.528.400.000,00
2) Proterra	1.018.900.000,00
3) Provale — Prodoeste	170.000.000,00
4) Fundo de Desenvolvimento de Programas Integrados	250.000.000,00
5) Fundo de Participação e Fundo Especial	2.584.900.000,00
6) Fundos Vinculados	1.662.000.000,00

O orçamento Geral da União para o próximo ano, consigna ao Ministério do Interior a dotação de Cr\$ 987.805.000,00 (novecentos e oitenta e sete milhões, oitocentos e cinco mil cruzeiros), com um acréscimo, portanto, de Cr\$ 151.805.000,00 (cento e cinqüenta e hum milhões, oitocentos e cinco mil cruzeiros) em relação ao Orçamento vigente (18,16%), o que corresponde no total das despesas previstas a 1,69%.

A Lei de Meios para o exercício de 1974, na parte referente ao Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), apresenta um quantitativo de Cr\$ 156.800.000,00 (cento e cinqüenta e seis milhões e oitocentos mil cruzeiros).

A seguir, apresentamos o quadro demonstrativo da Despesa do Orçamento Geral do MINTER e da participação percentual do DNOS nos anos de 69/74:

Exercícios	MINTER	DNOCS	%
1969	701.908.500	110.068.000	15,68
1970	557.860.000	91.000.000	16,31
1971	610.316.600	101.364.500	16,61
1972	686.486.400	99.400.000	14,47
1973	836.000.000	130.250.000	15,58
1974	987.805.000	156.800.000	15,87

Os recursos que serão colocados à disposição do DNOCS estão distribuídos pelos seguintes programas:

Programa	Proposta	%
Administração	5.000.000	3,19
Agropecuária	149.000.000	95,02
Assistência e Previdência	1.200.000	0,77
Recursos Naturais	—	—
Saúde e Saneamento	1.600.000	1,02
TOTAL	156.800.000	100,00

Quanto à classificação por categoria econômica temos a seguinte discriminação:

RECURSOS DA UNIÃO					
Correntes	Capital	Total	Correntes	Capital	Total
141.500.000	15.300.000	156.800.000	2.000.000	3.000.000	5.000.000

Damos abaixo, um detalhamento de todas as despesas do DNOCS, por Projetos e Atividades.

Vemos que as dotações destinadas à execução de Projetos, estão bem inferiores aos valores consignados para Atividades:

CÓDIGO	ESPECIFICAÇÃO	PROJETOS	ATIVIDADES	TOTAL
	Administração			5.000.000
5901.0101.1002	Administração Edifícios Públicos	5.000.000		5.000.000
001	Construção e Instalação	5.000.000		
24	Sede do Departamento, em Fortaleza	5.000.000		
	Agropecuária			149.000.000
5901.0201.2163	Administração Planejamento e Coordenação Sub-Regional		142.000.000	142.000.000
5901.0205.2025	Experimentação e Tecnologia Pesquisas Técnicas e Científicas		1.500.000	1.500.000
018	Tecnológicas Promoção e Extensão		1.500.000	2.700.000
5901.0206.1050	Projeto integrado de valorização agrícola em áreas secas desenvolvimento da produção animal	1.200.000		
5901.0206.2034			1.500.000	
004	Fomento à Pesca nos Açudes			2.800.000
5901.0209.1051	Irrigação Barragens	2.800.000		
006	Melhoramentos e Obras Diversas			1.200.000
	Assistência e Previdência			
5901.0308.2122	Previdência Contribuição para o Programa de Formação do Patrimônio do Serviços Públicos — PASEP		1.200.000	1.200.000
	Saúde e Saneamento			1.600.000
5901.1509.1175	Abastecimento de Água Aproveitamento de Águas Subterrâneas	1.600.000		1.600.000
001	Construção e Instalação	1.600.000		
01	Poços Públicos	1.600.000		
	TOTAL	10.600.000	146.200.000	156.800.000

ca-se, portanto, que do total de 156.800.000,00 de recursos orçáriacos, dispõe do DNOCS a quantia de Cr\$ 129.000.000,00 para as despesas de seu pessoal e encargos sociais, restando, apenas, Cr\$ 29.000,00 para serem distribuídos quanto custeios e capital.

Cr\$ 5.000.000,00 destinado ao da sede do Departamento em razão;

Cr\$ 3.200.000,00 destinado ao Integrado de Valorização la em Áreas Secas;

Cr\$ 2.800.000,00 para melhorias e obras diversas;

Cr\$ 1.200.000,00 em perfuração nos Públicos (somente para terceiro manutenção das obras existentes).

e-se ressaltar a existência de buição ao FASEP no valor de 200.000,00, que acrescentada aos 29.000.000,00 destinada ao pagamento de pessoal, nos dá um total de \$ 130.200.000,00.

Pelos números acima, chega-se à conclusão de que um Órgão da magnitude do DNOCS nada mais faz do que pagar pessoal e manter os serviços burocráticos de sua sede administrativa.

Todas as suas obras estão canalizadas para os Projetos de irrigação, que é a sua atividade básica. É de se salientar que os recursos para esses Projetos não são consignados na Lei de Meios, mas através da quantia de Cr\$ 152.500.000,00 do Programa de Integração Nacional (PIN), obedecendo rigorosamente os planos de aplicação organizados pelo Órgão, sob a supervisão do MINTER, e seguindo a orientação do Plano Nacional de Desenvolvimento.

Trata este Projeto da formulação de condições legais, técnicas e financeiras, visando à implantação desse processo, com vista à racionalização e aumento da eficiência do setor agrícola. De acordo com a estratégia de desenvolvimento regional do Nordeste, e de outras regiões, em menor es-

calha, estão sendo adotadas providências institucionais para a implantação e operação de projetos públicos e o estímulo aos projetos privados. A matéria está sendo conduzida pelo Grupo Executivo de Irrigação para o Desenvolvimento Agrícola GEIDA vinculado à Secretaria Geral, sendo principais órgãos executores o DNOCS, a SUVALE e o DNOS e, de certa forma, a SUDENE.

O MINTER promoveu a elaboração de um projeto de lei específico sobre irrigação em termos nacionais, respeitando, porém as peculiaridades locais, e de um programa que prevê a implantação de 40.000 ha, irrigados provavelmente até 1975, bem como a formulação de uma sistemática de capacitação profissional em seus diversos níveis, incluindo a construção e operação de vários Centros de Treinamento.

Pelo quadro que se segue, pode-se verificar a evolução das despesas do Órgão por programas, analisando-a comparativamente com os destaques orçamentários de 1971 a 1974.

PROGRAMAS	1971		1972		1973		1974	
	Valores	%	Valores	%	Valores	%	Valores	%
Administração	1.500.000	1,48	—	—	5.000.000	3,84	5.000.000	3,19
pecuária	93.364.500	92,11	98.400.000	98,99	122.350.000	93,93	149.000.000	95,02
stência e Previdência	—	—	—	—	1.500.000	1,15	1.200.000	0,77
ursos Naturais	4.800.000	4,73	—	—	—	—	—	—
de e Saneamento	1.700.000	1,68	1.000.000	1,01	1.400.000	1,08	1.600.000	1,02
OTAL GERAL	101.364.500	100,00	99.400.000	100,00	130.250.000	100,00	156.800.000	100,00

assamos a analisar, detalhadamente, todos os programas do DNOCS, indicando a dotação consignada e seus objetivos:

Projeto 1002 — Sede do Departamento em Fortaleza

Dotação:

Recursos da União	5.000.000
Recursos Próprios	1.000.000
	6.000.000

Objetivo: Término do Edifício Sede em Fortaleza e da construção do 2º Bloco composto de Abrigo para ônibus, Auditório, Almoxarifado e Arquivô.

Construção da 4.ª DR em Salvador (BA).

Atividade 2163 — Planejamento e Coordenação Sub-Regional

Dotação:

Recursos da União	142.000.000
Recursos Próprios	2.000.000
	144.000.000

Objetivo: Atividade de caráter permanente, que atinge Administração Central e Sub-Regionais do DNOCS, portando despesas com pessoal, encargos sociais, etc, formação de treinamento e formação de pessoal, equipamento de unidades centrais de controle e coordenação etc.

Atividade de 2025 — Pesquisas Técnicas e Científicas Tecnológicas

Dotação: 1.500.000

Objetivo: Definir a adaptação de cultura a ser empregada nos perímetros onde está sendo empregada a irrigação, possuindo também a atividade de produção de mudas e sementes selecionadas.

Deverá ser instalado um centro para pesquisas de irrigação em Pernambuco, Ceará, ou São Gonçalo, na Paraíba.

Projeto 1050 — Projeto Integrado de Valorização

Agrícola em Áreas Secas

Dotação:

Recursos da União	1.200.000
Recursos Próprios	2.000.000
	3.200.000

Objetivo: Projetos para desenvolvimento agropecuário em áreas secas, visando a experimentação de forragens, silagens e fenoção, manejo de rebanhos, reflorestamentos.

A prioridade está sendo dada à implantação de fazendas experimentais, apoio aos trabalhos de perfuração de poços e a reflorestamento em diversas áreas circunvizinhas às bacias hidráulicas de açudes públicos.

Faz parte do projeto a "Engenharia Rural", que fornece a agricultores e criadores, a preço de custo, projetos agropecuários.

Fazendas experimentais existentes: Alto Longá — Piauí; Floriano — Piauí; Quixadá — Ceará; Uauá na Bahia e Nossa Senhora da Glória — Sergipe.

Atividade 2034 — Fomento a Pesca nos Açudes

Dotação 1.500.000

Objetivo: Desenvolver a pesca nos açudes com a preservação de ictiofauna, organização de cooperativas, instalação de salgas, fábricas de gelo, etc.

Manutenção dos postos de piscicultura, produção e venda de alevinos, construção de viveiros e povoamento de açudes com espécies produtivas.

Projeto 1051 — Melhoramento e Obras Diversas

Dotação 2.800.000

Como se conclui do exame do Projeto Orçamentário, os quantitativos destinados aos vários Programas são insignificantes, face as grandes obras a serem executadas pelo Órgão na sua área de atuação.

Apreciaremos, a seguir, as 16 emendas apresentadas pelos Senhores Congressistas:

Emenda n.º 25 — Não há na programação do DNOCS projeto específico sobre chuvas artificiais.

Emendas n.ºs 26, 27, 29 a 30 — A ressalva n.º 2 da Lei n.º 5.727, de 4-11-71, inclui barragens, açudes etc., na programação do PIN. A dotação de Cr\$ 2.800.000.000,00 do Projeto 1051 será utilizada com recursos do Tesouro e está presa a programação do Órgão.

Emenda n.º 28 — O Estado de Goiás está dentro da área de atuação da SUDECO.

Emendas n.ºs 34 a 38 — Deverá ser cumprida a programação já definida pelo Órgão para 1974.

Emenda n.º 40 — No DNOCS não existe o programa "Transportes".

Parecer

As quantias que poderiam ser destacadas iriam provocar uma pulverização de recursos, além de não significarem, com a simples inclusão, uma obrigatoriedade de execução por parte da Administração.

Uma vez que não nos foi possível dar acolhimento as emendas apresentadas por contrariarem dispositivos legais e constitucionais, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei n.º 11, de 1973 (CN), na parte referente ao Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, e pela rejeição das emendas de n.ºs 25 a 30 e 32 a 40.

Objetivo: Visa dar segurança as obras de açude com construção de obras complementares, reparos e manutenção dos açudes existentes.

Atividade 2122 — PASEP

1.2

Objetivo: Atender a Lei Complementar n.º 8, de 3 de outubro de 1970.

Projeto 1175 — Poços Públicos

1.6

Objetivo: Dar continuidade ao programa de perfuração de poços públicos, devidamente equipado, para as pequenas comunidades rurais, desprovidas de outras fontes de água potável. Atende a pedidos de prefeituras e entidades públicas.

Parecer da Comissão

A Comissão Mista incumbida de elaborar e apresentar parecer sobre o Projeto de Lei n.º 11, de 1973 (CN), que "estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1974", para apreciar o Anexo III — Entidades supervisionadas, Subanexo 5900 — Ministério do Interior — 5901 — Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, aprovou o presente Subprojeto, bem como a subemenda à Emenda n.º 31 e rejeitou as demais emendas apresentadas.

Sala da Comissão Mista de Orçamento, em 23 de outubro de 1973. — Senador João Cleofas, Presidente — Deputado Cláudio Leite, Relator.

Em virtude do Senhor Relator do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, Deputado Cláudio Leite, sentir-se impedido de exarar o seu parecer na Emenda n.º 31 de sua autoria, como Revisor, darei o meu voto.

Sou pela aprovação com a seguinte
Subemenda à Emenda n.º 31

Onde se lê:

006 — Melhoramento e Obras Diversas — 2.800.000

Leia-se:

006 — Melhoramento e Obras Diversas, inclusive para irrigação do Vale de Pogões — Estado da Paraíba — 2.800.000

A inclusão da emenda no Subprograma não modificará o seu montante, natureza e nem o seu objetivo, enquadrando-se portanto, nos preceitos Constitucionais em vigor (§ 1.º do art. 65 da Constituição).

Sala da Comissão Mista de Orçamento, em 23 de outubro de 1973. — Senador João Cleofas, Presidente — Deputado Furtado Leite, Relator.

PARECER

N.º

Da Comissão Mista de Orçamento sobre o Projeto de Lei n.º 11, de 1973 (CN), que "estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1974". Anexo III — Entidades supervisionadas, Subanexo 5900 — Ministério do Interior — 5901 — Departamento Nacional de Obras Contra as Secas".

SUMÁRIO

1 — ATA DA 82.ª SESSÃO CONJUNTA, EM 30 DE OUTUBRO DE 1973

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Discursos do Expediente

DEPUTADO JERÔNIMO SANTANA — Recursos destinados para construção das rodovias BR-429, 421 e Vilhena

a Pimenteira, no Território de Rondônia. Expediente caminhado ao Ministro dos Transportes, sugerindo a construção de importantes rodovias nesse Território.

DEPUTADO PEIXOTO FILHO — Discurso profissionalizado pelo vereador Juvêncio Sant'Anna, da Câmara Municipal de Volta Redonda-RJ, de homenagem ao Poder Legislativo pelo sesquicentenário de sua instalação no Brasil.

Publicado no DCN de 31-10-73.

DEPUTADO FLORIM COUTINHO — Considerações a respeito da "Cartilha de Orçamento do Lar", publicada pelo Centro de Promoção de Poupança do BNH.

DEPUTADO ANTÔNIO BRESOLIN — Editorial do jornal *Correio do Povo*, publicado em sua edição de 27 do corrente, intitulado *O desafio do Barbeiro*.

DEPUTADO NIÑA RIBEIRO — Homenagem ao Comandante Hercel Ahrends Teixeira, no momento de sua passagem para a reserva remunerada.

DEPUTADO JOEL FERREIRA "Dia do Comerciário".

1.3 — ORDEM DO DIA

Projeto de Lei n.º 11/73-CN, que estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1974, nas seguintes partes:

ATA DA 82.ª SESSÃO CONJUNTA, EM 30 DE OUTUBRO DE 1973

3.ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA, DA 7ª LEGISLATURA

PRESIDÊNCIA DO SR. ADALBERTO SENA

As 19 horas, acham-se presentes os Srs. Senadores:

Adalberto Sena — José Guiomard — Geraldo Mesquita — Flávio Britto — José Lindoso — José Esteves — Cattete Pinheiro — Milton Trindade — Renato Franco — Alexandre Costa — Clodomir Milet — José Sarney — Fausto Castelo-Branco — Petrólio Portella — Hevídio Nunes — Virgílio Távora — Waldemar Alcântara — Wilson Gonçalves — Luís de Barros — Jessé Freire — Milton Cabral — João Cleofas — Paulo Guerra — Wilson Campos — Arnon de Mello — Luiz Cavalcante — Teotônio Vilela — Augusto Franco — Leandro Maciel — Lourival Baptista — Antônio Fernandes — Heitor Dias — Ruy Santos — Carlos Lindenberg — Eurico Rezende — Amaral Peixoto — Paulo Torres — Vasconcelos Torres — Nelson Carneiro — Gustavo Capanema — José Augusto — Magalhães Pinto — Carvalho Pinto — Franco Montoro — Orlando Zancaner — Benedito Ferreira — Emíval Caiado — Osires Teixeira — Fernando Corrêa — Italívio Coelho — Accioly Filho — Mattos Leão — Ney Braga — Celso Ramos — Lenoir Vargas — Daniel Krieger — Guido Mondin — Tarso Dutra.

E os Srs. Deputados:

Acre

Joaquim Macêdo — ARENA; Nossa Almeida — ARENA; Ruy Lino — MDB.

Amazonas

Joel Ferreira — MDB; Leopoldo Ferres — ARENA; Raimundo Parente — ARENA; Vinicius Câmara — ARENA.

Pará

Américo Brasil — ARENA; Édison Bonna — ARENA; Gabriel Hermes — ARENA; João Menezes — MDB; Júlio

— Anexo Poder Executivo — Subanexo Ministério do Interior — Territórios. **Aprovado**, após usar da palavra em sua discussão o Sr. Deputado Jerônimo Santana. À Comissão Mista para redação final.

— Anexo Poder Executivo — Subanexo Ministério da Fazenda. **Aprovado**, à Comissão Mista para redação final.

1.4 — DISCURSO APÓS A ORDEM DO DIA

DEPUTADO CANTÍDIO SAMPAIO — Considerações sobre entrevista concedida a jornalistas pelo Senador Ruy Santos, a propósito do esvaziamento do Poder Legislativo.

1.4 — ENCERRAMENTO

Sergipe

Eraldo Lemos — ARENA; Luiz Garcia — ARENA; Passos Pôrto — ARENA; Raimundo Diniz — ARENA.

Bahia

Djalma Bessa — ARENA; Edvaldo Flôres — ARENA; Fernando Magalhães — ARENA; Francisco Pinto — MDB; Hannequin Dantas — ARENA; Ivo Braga — ARENA; João Alves — ARENA; João Borges — MDB; José Penedo — ARENA; Lomanto Júnior — ARENA; Luiz Braga — ARENA; Manoel Novaes — ARENA; Ney Ferreira — MDB; Odulfo Domingues — ARENA; Prisco Viana — ARENA; Rôgerio Rêgo — ARENA; Ruy Bacelar — ARENA; Theóculo de Albuquerque — ARENA; Tourinho Dantas — ARENA; Vasco Neto — ARENA; Wilson Falcão — ARENA.

Espírito Santo

Élcio Álvares — ARENA; José Carlos Fonsêca — ARENA; José Tasso de Andrade — ARENA; Parente Faria — ARENA.

Rio de Janeiro

Alair Ferreira — ARENA; Alberto Lavinas — MDB; Ário Theodoro — MDB; Dayl de Almeida — ARENA; Daso Coimbra — ARENA; Hamilton Xavier — MDB; José da Silva Barros — ARENA; José Haddad — ARENA; José Sally — ARENA; Luiz Braz — ARENA; Márcio Paes — ARENA; Moacir Chiesse — ARENA; Osmar Leitão — ARENA; Peixoto Filho — MDB; Rozendo de Souza — ARENA; Walter Silva — MDB.

Guanabara

Alcir Pimenta — MDB; Bezerra de Norões — MDB; Célio Borja — ARENA; Eurípides Cardoso de Menezes — ARENA; Florim Coutinho — MDB; Francisco Studart — MDB; José Bonifácio Neto — MDB; JG de Araújo Jorge — MDB; Léo Simões — MDB; Lisâneas Maciel — MDB; Marcelo Medeiros — MDB; Miro Teixeira — MDB; Nina Ribeiro — ARENA; Osvaldo Martinelli — ARENA; Pedro Faria — MDB; Reynaldo Santana — MDB; Rubem Medina — MDB.

Alagoas

Geraldo Bulhões — ARENA; José Alves — ARENA; José Sampaio — ARENA; Oceano Carleial — ARENA; Vinícius Cansanção — MDB.

Minas Gerais

Altair Chagas — ARENA; Athos de Andrade — ARENA; Aureliano Chaves — ARENA; Bento Gonçalves — ARENA; Bias Fortes — ARENA; Carlos Cotta — MDB; Delson Scarano — ARENA; Elias Carmo — ARENA; Fábio Fonséca — MDB; Fernando Fagundes Netto — ARENA; Francelino Pereira — ARENA; Geraldo Freire — ARENA; Homero Santos — ARENA; Hugo Aguiar — ARENA; Jairo Magalhães — ARENA; João Guido — ARENA; Jorge Ferraz — MDB; José Machado — ARENA; Manoel de Almeida — ARENA; Manoel Taveira — ARENA; Murilo Badaró — ARENA; Navarro Vieira — ARENA; Nogueira de Rezende — ARENA; Ozanan Coelho — ARENA; Padre Nobre — MDB; Paulino Cícero — ARENA; Renato Azeredo — MDB; Sinval Boaventura — ARENA.

São Paulo

Aldo Lupo — ARENA; Alfeu Gasparini — ARENA; Arthur Fonseca — ARENA; Athiê Coury — MDB; Baldacci Filho — ARENA; Braz Nogueira — ARENA; Cantídio Sampaio — ARENA; Cardoso de Almeida — ARENA; Chaves Amarante — ARENA; Dias Menezes — MDB; Diogo Nomura — ARENA; Faria Lima — ARENA; Francisco Amaral — MDB; Freitas Nobre — MDB; Henrique Turner — ARENA; Ildélio Martins — ARENA; João Arruda — MDB; José Camargo — MDB; Mário Teles — ARENA; Maurício Toledo — ARENA; Monteiro Barros — ARENA; Orensy Rodrigues — ARENA; Pacheco Chaves — MDB; Paulo Alberto — ARENA; Plínio Salgado — ARENA; Roberto Gebara — ARENA; Ruydalmeida Barbosa — ARENA; Salles Filho — ARENA; Santilli Sobrinho — MDB; Sílvio Lopes — ARENA; Sylvio Venturini — ARENA; Sussumu Hirata — ARENA; Ulysses Guimarães — MDB.

Goiás

Anapolino de Faria — MDB; Ary Valadão — ARENA; Brasílio Caiado — ARENA; Fernando Cunha — MDB; Henrique Fanstone — ARENA; Jarmund Nasser — ARENA; José Freire — MDB; Juarez Bernardes — MDB; Rezende Monteiro — ARENA; Siqueira Campos — ARENA.

Mato Grosso

Emanuel Pinheiro — ARENA; Garcia Netto — ARENA; Gastão Müller — ARENA; Marcílio Lima — ARENA; Ubaldo Barém — ARENA.

Paraná

Agostinho Rodrigues — ARENA; Alencar Furtado — MDB; Alípio Carvalho — ARENA; Antônio Annibelli — MDB; Antônio Ueno — ARENA; Ary de Lima — ARENA; Arnaldo Bussato — ARENA; Arthur Santos — ARENA; Braga Ramos — ARENA (SE); Fernando Gama — MDB; Flá-

vio Giovine — ARENA; Hermes Macêdo — ARENA; Italo Conti — ARENA; João Vargas — ARENA; José Carlos Leprevost — ARENA; Luiz Losso — ARENA (SE); Mário Stamm — ARENA; Olivir Garbado — MDB; Roberto Galvani — ARENA; Túlio Vargas — ARENA.

Santa Catarina

Adhemar Ghisi — ARENA; Albino Zeni — ARENA; Araldo Carvalho — ARENA; Cesar Nascimento — MDB; Francisco Libardoni — MDB; Jaison Barreto — MDB; João Linhares — ARENA; Laerte Vieira — MDB; Pedro Colin — ARENA; Wilmar Dallanhol — ARENA.

Rio Grande do Sul

Alceu Collares — MDB; Aldo Fagundes — MDB; Amaral de Sousa — ARENA; Amaury Müller — MDB; Antônio Bresolin — MDB; Arlindo Kunzler — ARENA; Célio Marques Fernandes — ARENA; Clóvis Stenzel — ARENA; Daniel Faraco — ARENA; Eloy Lenzi — MDB; Getúlio Dias — MDB; Harry Sauer — MDB; Helbert dos Santos — ARENA; Jairo Brum — MDB; Lauro Leitão — ARENA; Lauro Rodrigues — MDB; Nadyr Rossetti — MDB; Sinal Guazzelli — ARENA; Vasco Amaro — ARENA.

Amapá

Antônio Pontes — MDB.

Rondônia

Jerônimo Santana — MDB.

Roraima

Silvio Botelho — ARENA.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — As listas de presença acusam o comparecimento de 58 Srs. Senadores e 258 Srs. Deputados. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Passando-se ao período destinado a breves comunicações, concedo a palavra ao nobre Deputado Jerônimo Santana, primeiro orador inscrito.

O SR. JERÔNIMO SANTANA (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas:

Apresentei emendas ao Orçamento da República, destinando recursos para construção das rodovias BR-429, 421 e Vilhena a Pimenteira, no Território de Rondônia. Em inúmeras vezes enfatizei, desta tribuna, a construção destas estradas como único meio de abrir, colonizar e desenvolver vasta região do Vale do Guaporé. É urgente a construção da BR-421, ligando Ariquemes a Guajará-Mirim. Seria por essa rodovia o meio mais eficiente de se proceder a uma melhor colonização e ocupação do Município de Guajará-Mirim, hoje passando por grave crise econômica, sofrendo um grande esvaziamento e até despovoamento.

A BR-421 conduziria a Guajará-Mirim as levas de colonizadores do sul do País, que já ocupam vastas áreas da BR-364, propiciando, desta forma, uma injeção de recursos e elemento humano no Município de Guajará-Mirim, um dos mais despovoados do Brasil, e que além de ser despovoado, ainda vem se despovoando cada vez mais, por causas diversas que já analisei desta tribuna em mais de uma oportunidade. Desde muitos anos que se vêm defendendo os planos rodoviários do Território de Rondônia. A idéia originária de uma rodovia central é do Dr. Sílvio Schnoor. Aproveitando os altos da serra dos Parecis, deu a localização da BR-29, hoje 364. É verdade que a rodovia central, naquela época, atendia melhor aos interesses da colonização e povoamento do Território, mas a BR-364 também atendeu com êxito a essa finalidade.

Esse assunto não comporta mais discussão, e hoje a nossa preocupação é ligar essa rodovia ao Vale do Guaporé, e isso se fará através da BR-429, recentemente incluída no Plano Rodoviário Nacional, e também pela ligação de Vilhena a Pimenteira, no Giaporé.

Recebemos do Sr. Francisco Pereira Torres, velho pioneiro de Rondônia, e convedor profundo de nossas matas e interior, a cópia de uma exposição de motivos enviada ao Sr. Ministro dos Transportes —, onde é sugerida a construção de importantes rodovias no Território de Rondônia —, a qual passo a ler para que conste dos Anais, verbis:

"Sugestão de abertura de rodovia de integração do Território de Rondônia.

Exm.^o Sr.

Ministro dos Transportes

Senhor...

Encravado entre os Estados do Amazonas e Mato Grosso, com estreitíssima faixa de ligação ao Acre e colidindo com a República da Bolívia em mais de um mil km de fronteira, o Território de Rondônia tem seu potencial de produção de riquezas agropecuárias e extrativistas estrangulado pelas dificuldades de penetração em seu extenso território composto de densas florestas tropicais e campos nativos.

Com efeito, a exploração do homem, em bases primárias, se limita às proximidades das margens dos rios Guaporé, Pacaas Novos, e seus afluentes navegáveis, na parte ocidental; e outros rios menores no Oriente, tendo, ao centro como divisor de águas, as Serras dos Pacaas Novos e Parecis.

Para ocupar efetivamente a parte central do Território, criando-se condições de assistência aos habitantes, e assegurando-se o escoamento da produção, extrativista e outras, impõe-se a construção de rodovia que, partindo de Porto Velho, divida o Território no sentido Noroeste-Sudeste, cortando as terras altas, inacessíveis através dos cursos de água até Vilhena, Bela, em Mato Grosso.

Dessa Rodovia central partiriam ramais para os atuais pólos de desenvolvimento do Território, interligando Guajará-Mirim, Costa Marques e Cabixi, de um lado, e Vilhena, Pimenta Bueno, Vila de Rondônia e Ariquemes, do outro. Ao longo desse eixo, rodoviário principal, destacam-se três áreas, aproveitáveis especificamente nas seguintes finalidades:

I — Área de campos naturais entre a região do Cautário e Santa Cruz, com mais de um milhão de ha., compostos de terrenos pantanosos, excelentes para bubalino-cultura. Semeados de ilhas de terras altas, propício à formação de pastagens cultivadas, se prestam muito bem para a criação de rãs tradicionais na região, especialmente o Nelore, dispensam os grandes investimentos de capital fixo, pois apenas necessitam de complementação para apascentar os animais no inverno, evitando, do mesmo passo, a danosa derruba de matas virgens e a consequente destruição de madeiras de alto valor comercial.

II — Área de agricultura, com cerca de 2,5 milhões de ha, ao longo dos ramais de Guajará-Mirim, Costa Marques e Pimenta Bueno, inclusive para culturas permanentes como o cacau, existem grandes cacauais nativos, dada a boa qualidade da terra, a melhor da região amazônica.

III — Área de reserva florestal, com cerca de 15 milhões de ha, para extrativismo, principalmente castanha-do-Pará e Borracha. Esse extrativismo, inclusive minério, se verificará nas laterais do eixo principal, de Porto Velho ao Cabixi, onde há grande abundância de seringueiras e castanheiras inexploradas por falta de acesso e impossibilidade de escoamento da produção pela rede hidrográfica, já que se encontram nas cabeceiras de pequenos afluentes do Guaporé e Mamoré, inacessíveis à navegação nos trechos mais altos. Essa estrada viria possibilitar imediato aproveitamento dessa riqueza, Castanha e Borracha, ambas geradoras de divisas — a primeira pela exportação e a segunda pela

redução da importação do produto asiático, como vimos fazendo. É possível estabelecer-se um paralelo, para avaliação, com a zona de Vila de Rondonia, onde, graças à rodovia (BR-364) a produção de castanha passou de 3.000 hl para 30.000 hl e a borracha de 250 t para 1.700 t brutas, em pouco tempo. Espera-se, com possibilidade de pequenissima margem de erro, e com base na densidade de árvores — castanheiras e seringueiras — por ha, uma produção de 200.000 hl de castanha e 20.000 t de borracha, a primeira no valor aproximado de US\$... 2.200.000, (dois milhões e duzentos mil dólares) e a segunda na casa de Cr\$ 100.000.000,00, riqueza essa que logo resarciria os custos de construção da rodovia, sem falar na possibilidade do aproveitamento da madeira existente em toda a área, especialmente mogno, avaliada em milhões de dólares.

Aí está, em linhas gerais, o enfoque principal sobre a integração sócio-econômica do Território, atualmente inexplorado em suas riquezas naturais, em virtude da impenetrabilidade de suas florestas.

Para situar bem o percurso da rodovia que hora se sugere, anexamos um mapa do Território com o traçado de seu tronco e ramais. Note-se que o eixo principal corta as cabeceiras dos altos rios. Ofereço essa sugestão como brasileiro que, mercê de um conhecimento de trinta anos desta região, deseja ver Rondônia desenvolvida para maior integração ao Brasil, com autonomia política, e sem destruição de seus aspectos naturais.

Atenciosamente, Francisco Pereira Torres."

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

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Peixoto Filho.

O SR. PEIXOTO FILHO (Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas:

Para abordar problemas de âmbito regional, talvez não fosse, de fato, necessário ocupar esta tribuna. Mas, na verdade, Sr. Presidente, quando vislumbramos a atuação de um Vereador fluminense, da progressista Cidade de Volta Redonda, o Vereador Juvenício Sant'Anna Netto escolhido por seus pares para homenagear o Poder Legislativo, impõe-se venhamos a esta tribuna pedir a transcrição do seu trabalho, que honra sobremanei-

ra as tradições de cultura do povo fluminense.

Sr. Presidente, na presença de autoridades daquela cidade do Estado do Rio de Janeiro, recentemente incluída na área de interesse da segurança nacional, pregou o ilustre edil:

"Senhor Presidente, Senhores Vereadores, Autoridades presentes: Honra-nos, sobremaneira, a oportunidade de usar da palavra nesta sessão solene em lembrança ao sesquicentenário de Instalação do Legislativo no Brasil, não só pela magnitude do acontecimento, mas também pela oportunidade de fazê-lo em nome do Movimento Democrático Brasileiro.

Sabemos, Exmos. Senhores, ser o Legislativo um dos Três Poderes do Governo, dividindo com o Executivo e o Judiciário a responsabilidade dos destinos de uma Nação democrática. Sua função desenvolve-se através de elaboração das normas de maior prevalência na função específica do Estado, de estabelecer o ordenamento jurídico que rege as atividades individual e social e do próprio Estado. No sistema político brasileiro é exercido pelo Congresso Nacional, pelas Assembleias Legislativas e pelas Câmaras Municipais.

Na história do legislativo poderíamos voltar ao ano 500 a.C., quando o povo romano já legislava por si mesmo, reunindo-se em comícios ou na Assembleia Popular: o Concílio Plebis. Por extensão o termo "Plebiscito" passou a designar em todas as sociedades organizadas, o voto expresso diretamente pelo povo deliberando acerca de uma proposta, lei ou resolução que lhe é submetida. Voltaremos, contudo, ao Legislativo brasileiro, que, limitado nas suas prerrogativas, é homenageado nesta Casa hoje com uma Sessão Solene pelos seus 150 anos de existência.

Paradoxalmente, deu-se numa Cadeia Pública a primeira Assembleia Legislativa no Brasil, nos idos de 1823, onde hoje é o Palácio Tiradentes. Naquela oportunidade, e vale aqui a citação, pela verdade que encerrava as palavras proferidas, D. Pedro I disse: "É hoje o dia maior do Brasil; dia em que mostramos ao mundo que somos um povo livre". Daí até nossos dias, tem sido o Legislativo palco de importantíssimas decisões nacionais. Corrobora nossa assertiva alguns trechos do discurso do Excelentíssimo Governador do Estado do Rio, Senhor Raymundo Padilha, na Sessão Solene do dia 10 p. passado, na Assembleia Legislativa Fluminense, que repetiremos. Disse Sua

Excia. que "o Poder Legislativo é o templo sagrado de significação das leis; que é nas Assembleias Legislativas e nos Parlamentos que desaguam todos os debates nacionais, e que toda uma legislação renovadora tem saído do Parlamento".

Mostrou, pois, Sua Excelência em seu improviso ser, realmente, um homem de notável inteligência e igual espírito público, ao afirmar estas inofismáveis verdades e quase aforismos, evidenciando a importância do legislativo para o progresso e a ordem num país democrático.

Mas, Exmos. Senhores, deixarmos de tecer, ainda que ligeiras, considerações à Democracia nesta oportunidade em que se comemora o sesquicentenário da Instalação do Legislativo em nossa Pátria, seria o mesmo que, perdê-nos a comparação, falarmos sobre o mel sem fazermos alusão às abelhas. A própria etimologia desta palavra de origem grega nos mostra, claramente, que Democracia é o governo do povo e para o povo.

Sabemós ser a tradição política brasileira essencialmente democrática. Já enunciava o art. 1º da Constituição de 1946 que "todo poder emana do povo e em seu nome será exercido". No entanto, apesar de estar em vigor há 140 anos, excetuando-se aí a breve interrupção do Estado Novo, nossa democracia continua em processo de aperfeiçoamento.

Após a Revolução de Março de 1964, com o desmantelamento dos antigos partidos políticos e deterioração das elites e grupos até então dominantes, experimenta a democracia brasileira nova crise de ajustamento e definição.

Vimos pois, Exmos. senhores, que o legislativo e a democracia se pertencem e se completam. Resta-nos, pois, aguardar o restabelecimento de todas as franquias democráticas, que parece-nos próxima, trabalhando com honestidade e zelo pelo progresso do Brasil, na marcha brasileira ao encontro do progresso, mas com ordem.

Muito obrigado."

Igualmente, Sr. Presidente, solicito a transcrição de um requerimento apresentado pelo mesmo Vereador, sugerindo a construção de um Estádio

Municipal em Volta Redonda, vazado nos seguintes termos:

"CÂMARA MUNICIPAL DE VOLTA REDONDA
Estado do Rio de Janeiro

Indicação n.º 272/73

EMENTA: "Construção de um Estádio Municipal".

Senhor Presidente:

Requeiro, de acordo com as disposições regimentais, e ouvido o Plenário, seja oficiado ao Sr. Prefeito Municipal, sugerindo-lhe a construção de um Estádio Municipal em Volta Redonda, com Ginásio, a fim de que os voltarredondenses possam praticar ou admirar o maior número de atividades esportivas.

Sala Getúlio Vargas, 3 de abril de 1973. — **Juvêncio Sant'Anna Netto, Vereador.**

Justificação

Consubstancio minha indicação o aforismo, corpo são em mente sã, máxima de que o desporto é terapêutica tanto para o físico quanto para o espírito e, ainda, a necessidade de afirmação de Volta Redonda, no setor esportivo a fim de se igualar à sua posição noutras atividades."

Daí, Sr. Presidente, a minha satisfação em transcrever o discurso do Vereador de Volta Redonda, que falou em nome de toda a classe, de todas as Câmaras Municipais. E, assim o fazendo, quero deixar patenteado que assim procedem os Vereadores que não são remunerados e demonstram o seu interesse na participação do esforço comum pelo desenvolvimento nacional. Essa demonstração cala profundamente em todos nós. O Congresso, até agora, está omisso completamente, porque ainda não disse qual a iniciativa válida para estender subsídios a todos os Vereadores brasileiros. E mais, nesta oportunidade, ao homenagearmos esse brilhante edil, faço um apelo ao Congresso Nacional para que, através do Presidente da ARENA, Senador Peitônio Portella, através da Liderança das duas Casas do Congresso, num esforço conjugado, apresente um trabalho, elabore uma emenda constitucional, no sentido de possibilitar remuneração a toda a edilidade brasileira. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Com a palavra o nobre Deputado Florim Coutinho.

O SR. FLORIM COUTINHO — (Pronuncia o seguinte discurso.) Sr. Presidente, Srs. Congressistas:

Não serei eu o primeiro deputado a comentar, nesta Casa, a já famosa cartilha "Orçamento do Lar", editada sob os auspícios do Banco Nacio-

nal da Habitação, chamado o "orçamento do FAQUIR" pelo povo.

Há muito tempo que o povo brasileiro não assistia a uma demonstração tão grotesca de humor negro. Mesmo que o BNH tivesse contratado o melhor elenco de humoristas extinto no País, não conseguiria tanto sucesso no campo da galho. Nem o cérebro privilegiado do sádico Barão de Itararé conseguiu conceber piadas tão jocosas.

15 cruzeiros mensais para vestuário, 6 cruzeiros de escola, 250 cruzeiros armazém, 18 cruzeiros de diversão, 15 cruzeiros para empregada, etc., e

Este amontoado de sandices foi cobrado por um chamado Centro Promocão de Poupança, cujo diretor num arrobo de humorismo, declarou que o brasileiro é muito perdidário salu-se, sem a menor cerimônia, com esta frase lapidar: "A lata de lixo é um elemento de distinção do grau de poupança de uma família".

Uma família que conta com uma renda de 740 cruzeiros por mês, não tem nem o que comer, como pode ter lata de lixo.

Não param, aí, os conselhos "derrubador" diretor do tal Centro Sugere, S. S.ª, em outro momento, "lucidez", que os chefes de família vendam garrafas vazias, papéis velhos, etc., para conseguir um reforço na renda familiar. Pelo menos, em lugar de estar propagando baboseira estará contribuindo para a alimentação do povo. Ou será que S. S.ª virou gozado-propaganda dos depósitos que negociam com garrafas e jornais velhos? Se não é, parece.

Não nego a ninguém o direito de divertir-se com a necessidade e a desgraça alheias. Não posso, entretanto, admitir que tal procedimento condonável seja estipendiado pelos cofres públicos.

Já que estamos no reino da patuca, dirigirei aos mentores de tâchistica publicação uma sugestão: que os 81 cruzeiros que deverão sobrar após tantas acrobacias financeiras sejam aproveitados pelos felizardos chefes de família (felizardos porque gozam do privilégio de receber assessoria econômica dos "Mandrakes" do BNH) numa gostosa temporada de verão na Riviera Francesa.

Era o que tinha a dizer. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Antônio Bresolin.

O SR. ANTÔNIO BRESOLIN — Pronuncia o seguinte discurso.) Sr. Presidente e Srs. Congressistas:

Há onze anos, quando vim para esta Casa, havia sido registrada a presença do "barbeiro" em quinze municípios gaúchos. Hoje, segundo o que li,

há tempos, este inseto já foi constatado em mais de cem municípios. E as providências governamentais, até hoje adotadas, foram deficientes e nunca obedeceram a um rigoroso planejamento de combate.

Considero, por isso, oportuno e louvável o editorial do prestigioso **Correio do Povo** — “O Desafio do “Barbeiro” — publicado em sua edição de 27 do corrente. É o seguinte:

“O Desafio do “Barbeiro”

Segundo levantamento realizado em face de determinação do Ministro Mário Machado Lemos, da Saúde, os Estados de Goiás, Minas e Rio Grande do Sul são os mais atingidos pela Doença de Chagas, disseminada, em 1.200 municípios do País, principalmente nas Regiões Sudeste, Centro-Oeste e Sul. O Nordeste também sofre bastante com a doença, que só não está relacionada entre as principais causas de mortalidade na Região Norte. E a incidência no Estado de São Paulo foi considerada “preocupante”. Teremos, contudo, adotado efetivamente as providências que se tornam indispensáveis? O Rio Grande do Sul já cuidou do problema, em ação articulada com o DNERU — Departamento das Endemias Rurais. Na verdade, contudo, os trabalhos têm sido como que sincopados. Começam, aceleram-se, reduzem-se, adormecem... E o “barbeiro” ou fincão continua ameaçando a saúde das populações, sobretudo nos paupérrimos ranchos ou malocas das zonas rurais, que são seu principal “habitat”.

Um grupo de especialistas em Doença de Chagas das Escolas de Higiene e Medicina Tropical de Londres e Liverpool veio ao Brasil, a convite do Ministro Machado de Lemos, para examinar o programa de combate e pesquisa que vem sendo realizado contra essa enfermidade. Acompanhou-o uma das 11 equipes do Ministério que vem procurando localizar o “barbeiro” — inseto vetor da doença — nas localidades do interior e promover imediatamente sua extinção. O médico Martins da Silva, da Organização Pan-Americana de Saúde, coordenou os trabalhos, tendo os técnicos visitado Goiânia, Brasília, Rio de Janeiro, São Paulo, Campinas, Rio Branco, Belo Horizonte, Salvador, Fortaleza e Recife.

Técnicos brasileiros que vêm estudado o problema recomendaram ao Ministério da Saúde a criação de uma fundação ou associação para coordenar todos os trabalhos de pesquisa especializada. Os técnicos ingleses recomendaram a

constituição de um comitê nacional multidisciplinar e imparcial para equacionar a distribuição das subvenções e promover a troca de informações. O Ministério da Saúde, a instâncias dos técnicos, estuda, ainda, o incentivo às medidas de controle: principalmente uso de inseticidas, modernos métodos de educação sanitária e medidas legais para forçar a melhoria real das habitações, principalmente na área rural.

Há, no Rio Grande do Sul, levantamentos realizados por estudantes e professores de Medicina de Pelotas. Há a tradição de antigos trabalhos da Secretaria de Saúde, mesmo ao tempo em que era apenas Departamento Estadual de Saúde. E há trabalhos mais recentes, sem falar num acervo considerável de realizações, nessa área, dos Serviços federais: DNERU, SESP, etc.

O mal, contudo, ainda prevalece. O “barbeiro” leva à corrente sanguínea de milhares de gaúchos, como de mineiros, goianos e filhos de outros Estados, o “trípanosoma cruzi” que é um dos grandes inimigos do povo brasileiro.

Não será o momento de desfechar uma guerra final contra esse traiçoeiro assaltante de vidas preciosas? Se o Brasil enfrentou vitoriamente a febre amarela e a malária, por que não o fará com o “barbeiro”?

Solidário com este editorial, renovo o mais veemente apelo aos órgãos do Governo no sentido de que sejam tomadas as providências que o caso requer com a brevidade que se impõe. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Concede a palavra ao nobre Deputado Nina Ribeiro.

O SR. NINA RIBEIRO (Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas:

Desejo prestar uma homenagem sentida e toda especial, neste momento, ao Comandante Hercel Ahrends Teixeira que, entre outros títulos, tem o de Assessor Parlamentar, representante da Marinha de Guerra perante o Congresso Nacional, e que solicitou sua passagem para a reserva remunerada, devendo, em consequência, deixar esse convívio que há tanto tempo nos une, além dos aspectos oficiais, pela amizade e pelo fiel cumprimento do dever.

Tem S. Sa. o seguinte **curriculum vitae**:

— Oficial de Marinha, Capitão-de-Mar-e-Guerra, nascido a 1.º de agosto de 1928. Casado com a Senhora Lais

Araújo Lima Teixeira, possui três filhos:

Marize de Araújo Lima Teixeira, nascida a 18 de novembro de 1956.

André Luiz de Araújo Lima Teixeira, nascido a 11 de março de 1959.

Mônica de Araújo Lima Teixeira, nascida a 1.º de setembro de 1962.

— Ingressou na Marinha em 1.º de março de 1946.

— Guarda-Marinha, 27 de dezembro de 1951.

— Segundo-Tenente, 7 de abril de 1953.

— Primeiro-Tenente, 7 de outubro de 1954.

— Capitão-Tenente, 4 de abril de 1957.

— Capitão-de-Corveta, 7 de maio de 1962. (Merecimento)

— Capitão-de-Fragata, 29 de setembro de 1966. (Merecimento)

— Capitão-de-Mar-e-Guerra, 14 de outubro de 1971. (Merecimento)

Comissões:

— Encarregado da Divisão de Máquinas do Cruzador “Barroso”.

— Chefe do Departamento de Instrução e Adestramento do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval.

— Encarregado de Navegação do Cruzador “Tamandaré”.

— Chefe do Departamento de Aparrelhamento da Diretoria de Aeronáutica da Marinha.

— Grupo de Recebimento do Navio Aeródromo “Minas Gerais” em Rotterdam, Holanda.

— Encarregado do Grupo de Operações Aéreas do Navio Aeródromo “Minas Gerais”.

— Chefe do Departamento de Operação do Navio Aeródromo “Minas Gerais”.

— Chefe do Estado-Maior da Força Aeronaval.

— Chefe do Departamento de Operações do 1.º Esquadrão de Helicópteros de Emprego-Geral.

— Imediato da Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia.

— Comandante do 1.º Esquadrão de Helicópteros de Emprego-Geral.

— Comandante da Escola de Aprendizes Marinheiros da Bahia.

— Comandante da Base Aeronaval São Pedro da Aldeia.

— Escola de Guerra Naval.

— Assessor-Chefe da Seção Política da Secretaria-Geral do Conselho de Segurança Nacional.

— Gabinete do Ministro da Marinha.

— Assessor de Política Marítima Externa — Política Aeronaval.

Neste último cargos, tivemos, todos nós, da Câmara e do Senado, contatos bastante próximos com S. Ex.^a

Cabe, portanto, a um modesto Oficial de Marinha, R/2, ressaltar os méritos verdadeiramente exponenciais desse brilhante Oficial, que nessa Casa, deu tudo de si, fez amigos e procurou, sempre, informar, da melhor forma possível, tudo aquilo que o aproxima da sacrossanta instituição do Congresso, da gloriosa Marinha de Guerra.

Estava sempre o Comandante Herold Ahrends, a tempo e hora, pronto a atender a todas as solicitações dos Srs. Senadores e Deputados, exercendo, assim com notável zelo, com dedicação, com esmero, a sua missão que antes de ser militar, foi, sem dúvida alguma, uma missão de amigo, realizada com sentimento, com coração, corajoso, pois soube elevar bem alto, nesta Casa, o nome da nossa gloriosa Marinha de Guerra.

Integrou-se, ainda, a Delegação do Brasil em Conclaves Internacionais ligados ao Direito do Mar. Foi integrante da Delegação do Brasil para o estabelecimento de Acordos de Pesca Internacionais, integrante de Delegação do Brasil em Conclaves da IMCO; palmilhou, de forma exemplar, cursos da maior importância, como o Curso de formação de Oficiais da Escola Naval, o Curso de Tática Anti-submarina e Aeronaval, Curso de Controle Aéreo, o Curso de Controle Anti-submarino, Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais Aviadores da Força Aérea Brasileira, em Cumbica, São Paulo, com menção MB, Curso de Formação de Observadores Aéreos do Exército, Realengo, Curso de Habilitação Técnica de Piloto Privado, Curso Básico de Comando, da Escola de Guerra Naval, Curso de Comando e Estado-Maior, da Escola de Guerra Naval, com menção excelente.

Além disso, notabilizou-se como digno representante brasileiro em curso no exterior: Flire-Fighting — Naval Air Station San Diego, nos Estados Unidos; Aviation Ground Officer's School Naval Air Station, em Jacksonville, na Flórida, Estados Unidos; Aviation Maintenance Officer's School — Naval Air Technical Training Center, em Memphis, no Tennessee, Estados Unidos e Westland Helicopter School, em Som, na Inglaterra.

Seria longo referir outros títulos de sua brilhante vida profissional. É, realmente, com pena que assistimos à sua passagem voluntária para a reserva remunerada.

Só nos resta, como amigo sincero, enaltecer a sua personalidade, e desejar felicidades a esse bravo homem público, que no Congresso, tanto notabilizou a Marinha e, junto a Marinha, tanto notabilizou o Congresso. Tenho dito. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Joel Ferreira.

O SR. JOEL FERREIRA (Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador) — Sr. Presidente:

Comemora-se hoje, no Brasil, o Dia do Comerciário, o trabalhador menos braçal, mais intelectual, que dirige a máquina burocrática do setor privado. Apesar de, agora, mais valorizado do que o funcionário público, de um modo geral, tanto na área federal, como na estadual. Ainda assim, Sr. Presidente, o comerciário é um homem sacrificado, uma vez que, em sua maioria, ganha o salário-mínimo, a não ser alguns classificados, que percebem um pouco mais.

Não desejo deter-me, entretanto, Sr. Presidente, na remuneração que recebe a classe comerciária do Brasil. Quero mais, em nome do meu partido, salientar aqui a nossa homenagem e solidariedade ao trabalho diuturno de uma classe imensa deste País, que trabalha muitas vezes sem reclamar, sem exigir, fiel e dedicadamente, e que vem desenvolvendo a máquina da burocracia privada do Brasil.

Desejo, pois, como que um assalariado em outro nível, como um homem que aqui está por delegação, também, da classe comerciária do Brasil, desejo, Sr. Presidente — e repetindo —, em meu nome, e no do meu Partido, homenagear a classe dos comerciários, pelo muito que tem feito, ao longo do tempo, pelo Brasil, pela iniciativa privada e finalmente pelo desenvolvimento burocrático de nossa Pátria.

Eram estas, Sr. Presidente, as palavras que eu queria dirigir aos comerciários de todo o Brasil, desde os mais sombrios recantos do Acre até os distantes lugares do Rio Grande do Sul.

Honra-me, sobremodo, falar no Acre, quando V. Ex.^a, Sr. Senador Adalberto Sena, preside a sessão do Congresso nesta noite, porque se trata de uma região, para muitos, ainda desconhecida. Lá, os trabalhadores, não apenas os comerciários, como também os funcionários públicos, sofrem mais do que os dos outros lugares do Brasil. Por isto é que apresentei a esta Casa um projeto, que determinava que os funcionários que prestassem serviços na nossa Amazônia deveriam ter uma gratificação, não em remuneração em espécie, mas na redução de um terço do tempo de serviço para efeito de aposentadoria. Porque, eu dizia, na justificativa do projeto, 25 anos de trabalho na Amazônia representam mais do que 40 nos Estados do Sul ou Leste do Brasil.

Desgraçadamente, a Maioria rejeitou esse projeto e, hoje, tanto faz prestar serviços nos rincões do Acre como na Guanabara ou no Rio Gran-

de do Sul, o tempo é um só para efeito de aposentadoria. Mas, nisso está uma injustiça gritante, porque as intempéries, as conveniências, as condições são outras, completamente diferentes para os que trabalham na nossa Amazônia em comparação com os que servem no Sul do Brasil.

Em homenagem, pois, Sr. Presidente, à grande classe dos comerciários do Brasil, especialmente aos que trabalham na Amazônia, a minha solidariedade e a do meu Partido no dia que lhes foi muito justamente dedicada. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Não há mais oradores inscritos.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

A presente Sessão foi convocada para discussão, em turno único, de partes do Projeto de Lei n.º 11, de 1973 CN, que estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1974.

Não foram apresentadas emendas aos Subanexos constantes da pauta dos trabalhos da presente sessão. Passemos, portanto, ao item I da pauta.

I

Discussão, em turno único, do Anexo do Poder Executivo — Subanexo Ministério do Interior: Territórios, tendo parecer sob n.º 57-B, de 1973 (CN), da Comissão Mista, FAVORÁVEL.

Em discussão o Subanexo.

Tem a palavra o nobre Deputado Jerônimo Santana.

O SR. JERÔNIMO SANTANA — (Pronuncia o seguinte discurso — Sem revisão do orador.) Sr. Presidente, Srs. Congressistas:

Foi tema de meu pronunciamento na Câmara dos Deputados, na sessão do dia 19 do corrente — DCN do dia 20 de outubro de 1973, o problema da aplicação dos recursos do Fundo de Participação pelos Territórios Federais.

Provamos exaustivamente o foco de corrupção em que se transformou a manipulação desses recursos pelos Territórios. Aquelas unidades vêm recebendo as cotas do Fundo sem vinculação a qualquer plano de governo ou programa de trabalho. É uma dispersão fabulosa. É uma pulverização irresponsável que estão fazendo com esses recursos. Os Governadores dos Territórios manipulam com essas verbas a seu bel-prazer. Dão Cr\$ 500.000,00 para o asfalto de Guajará Mirim, em Rondônia, como poderiam Cr\$ 200.000, Cr\$ 100.000, ou Cr\$ 1.000.000. Não há critério para aplicação desses recursos. Ninguém conhece os planos de Governo dos Territórios, tampouco seus programas e trabalho. É desafio a qualquer cor-

gressista aqui presente a provar-me o contrário. Mais de 70% dos recursos federais destinados aos Territórios se destinam e se vinculam a despesas de custeio de uma máquina burocrática parasitária, despreparada, ineficiente e caríssima. Não há planos nem programas de investimentos em qualquer setor. Tudo no mais ocioso, completo e caro parasitismo burocrático. Estão gastando o dinheiro só em custeio, custeio de serviços que se esvaem em si mesmos, nada realizando para o povo, que é a causa, o meio, a finalidade e o objeto dessa fabulosa e caríssima máquina burocrática. Viagens, ajuda de custo, representação, diárias, banquetes, caríssimos, festas e tudo mais que os governos ineficientes, imunes de qualquer fiscalização inventam para tapearem o povo.

O Governador de Rondônia ficaria melhor se instalasse um gabinete fora do Território, porque lá ele não pára e não trabalha, só vive passeando. Chega ao cume de sair do Território para vir a Brasília, assistir a um concurso de miss, e depois regressando lança suas já famosas e desmoralizadas notas públicas dizendo que cá fora fez isso ou aquilo. Não se vê, porém, uma nota pública de Sua Excelência dizendo que dentro dos limites do Território fez isso ou aquilo. Isso ele não tem coragem de fazer, porque todos são testemunhas de que sua administração é parasitária. Lá fora ainda pode perdurar a dúvida no leitor — ao ler as notas públicas — pensando que o Governador, que não vive o Território, estaria aqui ou alhures trabalhando pela unidade. Mas o povo é mais sabido que o Governador, e raciocina: se S. Ex.^a nada faz aqui, o que irá fazer lá fora? O atual Governador de Rondônia é o primeiro exemplo de um Governador do Território que tenta governar a unidade passeando, a bem dizer: governar de fora do Território. Suas notas públicas comprovam isso.

O Sr. José Alves — V. Ex.^a permite um aparte?

O SR. JERONIMO SANTANA — Com prazer.

O Sr. José Alves — Nobre Deputado Jerônimo Santana...

O SR. JERONIMO SANTANA — Peço que V. Ex.^a seja breve.

O Sr. José Alves — ... não quero entrar no mérito do que V. Ex.^a disse, mas somente dizer a esta Casa que esses fatos que V. Ex.^a está relatando não podem acontecer. E, para declarar isso, me louvo na afirmativa o Senador Ruy Santos, feita aos jornalistas ontem. Isso não pode acontecer porque nos territórios não há legislativo, Excelência. Esses erros de cálculo não podem acontecer, porque os legislativos são sempre apontados como os autores dos escânda-

los, dos exageros, dos orçamentos com cauda, dos absurdos. Então, V. Ex.^a é irreal. Isso não pode ocorrer porque, se nos territórios não há legislativo, não há como apontar esses erros e enganos. De forma que V. Ex.^a deve se retificar. Eu posso dizer isso porque sou Deputado novo e não tenho pena do fechamento do Congresso, como ocorreu anteriormente. Sem a Revolução eu não seria Deputado nem estaria falando, aqui, mas quero dizer que se na Câmara dos Deputados tem senões de funcionamento, isso não se deve aos seus membros, porque eles trabalham, todos aqui estão presentes a todas as sessões. Quando há votação simbólica, todos aqui comparecem. Eu não almocei hoje, Excelência; estou aqui ainda sem almoço...

O SR. JERONIMO SANTANA — Parabenizo V. Ex.^a pela sua vocação ao trabalho.

O Sr. José Alves — Desde as 9 horas estou nesta Casa. As 10 horas, começo na Comissão do Polígono das Secas, da qual faço parte, uma reunião com o Presidente do Banco do Nordeste do Brasil, Dr. Humberto Silva. Permaneci na Comissão do Polígono das Secas até as 14 horas e 20 minutos, e fiz indagações, porque o Presidente do Banco do Nordeste falou, de 10 horas e 30 minutos às 13 horas e 30 minutos, e de 13 horas e 30 minutos até as 14 horas e 20 minutos, fizemos indagações a S. Ex.^a. Quando saí de lá, vim falar no Pequeno Expediente desta Casa. Do Pequeno Expediente, vim defender uma emenda de minha autoria a Projeto do grupo sobre Serviço Jurídico; uma Emenda mandando que o Governo se detenha na situação dos aposentados que estão marginalizados no processo sobre serviços jurídicos. Quando o projeto teve sua discussão adiada, fui para reunião da Comissão Executiva Nacional da ARENA, da qual só suplente. Ainda não almocei e estou nesta Casa até esta hora, e quero dizer que aquilo é uma exceção, que as expressões contidas na imprensa de hoje, atribuídas — o que não acrediito — ao Senador Ruy Santos, e mais ou menos confirmadas em notas que os jornais distribuem agora, não correspondem aquilo que está no livro do Senador Ruy Santos — livro que li da primeira à última página. E digo: S. Ex.^a é contraditório e deve haver outros motivos para essa mudança de opinião. Era esse o aparte.

O SR. JERONIMO SANTANA — Agradeço o aparte de V. Ex.^a. Não quero entrar no mérito da discussão porque o meu discurso é longo e, ao desenvolver as minhas idéias provarei as minhas alegações.

Já temos uma coleção dessas notas publicadas pela imprensa local. E nesse vai da valsa o tempo passa e o povo, a cada dia, mais sacrificado fica.

Vejam, por exemplo, o recente aumento dos preços da carne em Porto Velho; foi um absurdo, uma gritaria, um escândalo mesmo que causou profunda revolta à população. Nesse momento o Governador não está presente, ou se presente, cruza os braços numa convivência escandalosa com o consórcio que monopoliza os preços da carne em Porto Velho. Nunca defendem o povo e estão sempre consentindo que a economia popular cada dia seja mais assaltada. Mas, voltamos ao problema da aplicação das verbas do Fundo de Participação pelos Territórios. É preciso reconhecer que a Reforma Tributária destinou substanciais recursos a essas unidades pela criação do Fundo de Participação. Porém, se uma avaliação se fizer nos Territórios, ver-se-á o fracasso quanto à aplicação desses recursos naquela unidade. Começa pela inexistência de planos orgânicos de governo nos quais a aplicação dos recursos se vincule à realização de obras determinadas. Nada existe neste setor. Estão fazendo obras isoladas e instituindo o mais primário sistema de paternalismo. Nada obriga ao Governador destinar recursos para concessão desse ou daquele hospital, por mais premente que sejam as necessidades da localidade, ou para construção dessa ou daquela escola. O Governador pela atual sistemática é dono e senhor absoluto das verbas do Território e com elas faz o que bem entende, exceto aqueles quantitativos obrigatórios a serem aplicados na Educação. E eles agem como se fossem realmente donos do dinheiro. É comum ver manchetes nos jornais dizendo: "O Governador deu um ônibus para um orfanato". Não dizem que essa dádiva é feita com o dinheiro do Território; seria uma dádiva do Território e não dos Governadores, que, aliás, lá também foram buscar o seu presente. Não há disposição legal obrigando o Governador do Território a fazer essa estrada, aquela ponte, ou aquela escola. Ele fará essas obras se quiser, e via de regra nada faz, e quando faz, faz mal — obras caindo, mal construídas, mal acabadas. O exemplo da Maternidade Cláudio Fialho, em Guajará-Mirim, é prova bastante. Projetam obras para efeito de orçamento e empreitada com uma metragem quadrada, e depois na construção se reduz essa metragem, sem reduzir os preços anteriormente fixados para as obras. A situação é dramática. Nós Territórios não há Tribunais de Contas nem Assembleias Legislativas para fiscalizar as gestões financeiras dessas administrações, hoje totalmente corrompidas. O Tribunal de Contas da União não tem Delégacias no Território, e não temos notícia de suas inspeções naquelas Unidades. Tudo colabora para os desvios — relatórios falsos, prestações de contas que não espelham a realidade, à verdade. Chegamos ao absurdo, Sr.

Presidente, de a Nação entregar milhões de cruzeiros nas mãos de Governadores nomeados de Territórios, sem se preocupar de indagar desses elementos o que eles irão fazer com esse dinheiro. Não há plano nem programa de trabalho preestabelecidos na Lei Orçamentária que estamos vo-

tando, mostrando no que serão aplicados os recursos do Fundo de Participação em Rondônia em 1974. O mais absurdo ainda, Sr. Presidente, é o que nem sequer aparecem no Projeto de Lei Orçamentário aqueles recursos como receita designada daquelas Unidades. Esse dinheiro aparece apenas como total global na rubrica

do Ministério da Fazenda, denominado **encargos financeiros**. A Mensagem que trata do Projeto de lei n.º 11, de 1973, não designou para o Território de Rondônia a soma de recursos que essa Unidade receberá do Fundo de Participação. Dá conta apenas dos recursos ordinários, conforme quadro da Mensagem que reproduzo. **verbis**:

QUADRO N.º 1

Código	Especificação	Programa de Trabalho		Recursos Ordinários
		Projetos	Atividades	Total
	Administração			32.700.000
	Administração			32.700.000
5910.0101.1002	Edifícios Públcos	1.300.000		
001	Construção e instalação	1.300.000		
27	Prédios do Território	1.300.000		
5910.0101.2002	Administração Geral		31.400.000	
	Assistência e Previdência			300.000
	Previdência			300.000
5910.0308.2122	Contribuição para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Públco — PASEP	300.000		
	Defesa e Segurança			1.200.000
	Segurança Pública			1.200.000
5910.0812.2204	Serviços de Segurança Pública	1.200.000		
	Transporte			800.000
	Marítimo e Vias Navegáveis			800.000
5910.1606.2350	Manutenção de Serviços de Navegação		800.000	
		TOTAL	1.300.000	33.700.000
				35.000.000

Sr. Presidente, mesmo tratando-se de recursos ordinários, há uma confusão entre o que diz a Mensagem e o que diz o nobre Relator. A Mensagem não fala em qualquer receita própria para o Território, apenas mostra o total geral de Cr\$ 35.000.000,00, vinculados à administração. Não se mostrou por aquele documento oficial qualquer fonte de receita oficial, numa palavra, não se designou nem a receita própria do Território, nem a receita transferida (na sua maioria Fundo de Participação). Enquanto a Mensagem, que no Quadro I alega que o Território perceberá Cr\$ 35.000.000,00, não menciona a receita denominada **transferências correntes**.

Agora surge o nobre Relator falando em seu parecer ao relatar o anexo dos Territórios em **dotação da União e recursos próprios**, conforme Quadro n.º II que publico.

É importante ressaltar que a Mensagem não mencionou esses recursos próprios como receita do Território.

Transcrevo o Quadro n.º II para melhor análise, comparando-o com o Quadro n.º I, reproduzido da Mensagem:

QUADRO N.º II

Território Federal de Rondônia

Dotação da União	35.000.000
Recursos Próprios	3.550.000
Projeto 1002 — Prédios do Território	
Dotação:	
Recursos da União	1.300.000
Recursos Próprios	300.000

1.600.00

Objetivo: Visa dar continuidade às obras da administração do Governo com novas construções e reformas nos existentes.

Está incluída no projeto a construção da Estação de passageiros do aeroporto de Porto Velho (em licitação a 1.ª fase).

Atividade 2002 — Administração Geral

Dotação:	
Recursos da União	31.400.00
Recursos Próprios	2.850.00

34.250.00

Objetivo: Manter e equipar os diversos órgãos da Administração do Território. É uma atividade de natureza permanente.

Atividade 2122 — PASEP

Dotação:	300.000
Objetivo: Atender a Lei Complementar n.º 8 de 3 de dezembro de 1970.	
Atividade 2204 — Serviços de Segurança Pública	
Dotação:	
Recursos da União	1.200.000
Recursos Próprios	100.000
	1.300.000

Objetivo: Visa manter a segurança e a ordem pública em todo Território. Abrange os serviços da guarda territorial, do corpo de bombeiros, de rádio e outros serviços inerentes à própria atividade, que é permanente, sujeita a revisões, dado o crescimento explosivo do território.

Atividade 2350 — Manutenção de Serviços de Navegação

Dotação:	
Recursos da União	800.000
Recursos Próprios	300.000
	1.100.000

Como se vê, Sr. Presidente, a Mensagem encaminhando o Orçamento ao Congresso diz uma coisa e o nobre Relator diz outra, os números não conferem. Como e por que meios S. Ex.^a, o nobre Relator, teve conhecimento de que a receita do Território de Rondônia, que foi denominada recursos próprios, tem o montante de Cr\$ 3.550.000,00? Quem lhe disse isso? Qual o instrumento legal e válido que S. Ex.^a se utilizou para introduzir essa soma no Orçamento, se a ela o Projeto de lei n.º 11 não menciona e não deu conta? Só esse fato evidencia a ilegalidade do Parecer do nobre Relator. A soma de Cr\$ 3.550.000,00 está entrando pelas janelas do Projeto de lei n.º 11/73. A Mensagem a ela não se refere. Como agora essa quantia aparece e só aparece no Parecer do nobre Relator? Durante os prazos para emendas, isto é, antes do Parecer do nobre Relator e apenas compulsando o Projeto, não se sabia que esses recursos existiam. Não podia, assim, os Parlamentares oferecerem emendas vinculando essa soma à realização de qualquer obra ou benefício. Daí o escândalo e ilegalidade e má-fé em que se transformou essa história da tramitação dos Orçamentos dos Territórios nesta Casa. A Mensagem diz uma coisa e o Relator diz outra, e por o Governador do Território ainda dirá outras tantas coisas que ao final nada conferirá com a verdade... Tudo propiciando e patrocinando o fabuloso quadro e império de corrupção que se erigiu em torno das administrações dos Territórios Federais. Em relação ao Fundo de Participação, o Quadro n.º III reflete um escândalo ainda maior. Só se refere a esse Programa e a esses recursos no passado. O Quadro apresentado pelo nobre Relator não integra o Orçamento, pois alude a recursos que estariam sendo gastos em 1973, para 1974. Nada esclareceu a respeito desses recursos para os Territórios. Não sabemos quantos milhões de cruzeiros a Unidade receberá desse Fundo a título de transferências correntes. Não sabemos quais as obras

ou programa de trabalho que executará com recursos no Território. Outro escândalo que se nota já na tramitação da atual Proposta Orçamentária

er. relação aos Territórios. Omitem-se de sua receita as transferências correntes. Ninguém sabe qual será a receita do Território oriunda do Fundo de Participação em 1974. Outra má-fé e omissão imperdoável da Mensagem.

Transcrevo o Quadro n.º III. Falando dos recursos do Fundo em 1973, só aludem ao passado. Em relação a 1974, que é propriamente o Orçamento que examinamos, nada se esclareceu sobre os recursos do Fundo de Participação. A desgraça dos Territórios é a prejudicial e maldosa mediação do Ministério do Interior na sua vida administrativa.

Transcrevo o Quadro n.º III, comprovando o que alegamos, *verbis*:

QUADRO N.º III

PARECER
N.º 57-B/73-CN

Da Comissão Mista de Orçamento, sobre o Projeto de Lei n.º 11, de 1973 (CN), que "estima a Receita e Fixa a Despesa da União para o Exercício Financeiro de 1974" — Anexo III — Poder Executivo — 59.00 — Ministério do Interior — Subanexo: "Território".

Relator: Deputado Sylvio Botelho

Além dos recursos orçamentários previstos para os Territórios do Amapá, Rondônia e Roraima, conforme assinala o projeto, cumpre-nos salientar a efetiva finalidade do somatório dos recursos próprios (receita própria, royalties, etc.), do Fundo de Participação dos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios e dos recursos provenientes da cota-partes do Imposto Único sobre Minerais.

Conforme dados fornecidos pelo Ministério do Interior e a título de exemplo, oferecemos aos Senhores Congressistas um importante quadro referente à aplicação feita em 1973, pelos Territórios em questão, dos recursos oriundos do Fundo de Participação dos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios e da cota-partes do Imposto Único sobre Minerais:

Território Federal de Rondônia — 1973

ADMINISTRAÇÃO

Administração	
Construção e reforma de prédios públicos	700.000,00
Administração geral	910.000,00

AGROPECUARIA

Desenvolvimento do setor agropecuário	5.710.000,00
---------------------------------------------	--------------

DEFESA E SEGURANÇA

Manutenção da Secretaria de Segurança Pública	2.000.000,00
-----------------------------------------------------	--------------

EDUCACAO

Edifícios Públicos	
001 Construção e Instalação	3.700.000,00
008 Administração e Manutenção do Ensino	2.800.000,00

ENERGIA

Centrais Elétricas de Rondônia	3.000.000,00
--------------------------------------	--------------

SAÚDE E SANEAMENTO

Companhia de Água e Esgotos de Rondônia	9.580.000,00
Edifícios Públicos	
001 Construção e Instalação	2.200.000,00

Manutenção de serviços hospitalares	3.900.000,00
-------------------------------------------	--------------

TOTAL	34.500.000,00
-------------	---------------

Sr. Presidente, como disse, a desgraça dos Territórios vem sendo a mediação do Ministério do Interior, que nada faz para essas Unidades e ainda monta um mecanismo burocrático destinado a confundir tudo e pulverizar mais os seus parcos recursos, agindo de má-fé, escamoteando dados e recursos na elaboração da Proposta Orçamentária, e agindo mais ainda com má-fé duplicada na aplicação dos recursos nas áreas para on-

de são destinados. E agindo ainda de má-fé nas prestações de contas dessas Unidades. Comparemos o Orçamento dos Territórios com o Orçamento do Distrito Federal. Este último não tem a mediação malefica do Ministério do Interior em sua vida administrativa. Examinando a Mensagem n.º 199/73, que trata do Orçamento do DF, podemos verificar que se deu conhecimento à Casa da especificação minuciosa da receita no

Distrito Federal, onde é mencionado o recebimento das cotas do Fundo de Participação como receita transferida dessa Unidade autônoma, cujo regime administrativo e forma de Governo muito se assemelha aos dos Territórios Federais...

Transcrevo o Quadro n.º IV, extraído da Mensagem n.º 199/73, que submete à apreciação do Congresso o Orçamento do DF, verbis:

QUADRO N.º IV

DEMONSTRATIVO DA RECEITA DO DISTRITO FEDERAL PARA O EXERCÍCIO DE 1974

Código	Designação da Receita	Itens da Receita	Subcategoria	
			Fontes	Econômica
1.4.0.00	TRANSFERENCIAS CORRENTES			422.026.000
1.4.1.00	Participação em Tributos Federais			18.270.000
1.4.1.10	Cota-Parte do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal	15.20.000		
1.4.1.20	Cota-Parte do Fundo de Participação dos Municípios	3.150.000		
1.4.2.00	Retorno do Imposto Territorial Rural	5.000		
1.4.2.10	Retorno do Imposto Territorial Rural	5.000		
1.4.5.00	Participações Diversas			19.000.000
1.4.5.10	Cota-Parte do Salário-Educação	7.000.000		
1.4.5.50	Imposto de Renda Retido na Fonte (art. 23, § 1º, da Constituição)	500.000		
1.4.5.40	Cota-Parte da Taxa Rodoviária Única	11.500.00		
1.4.5.00	Contribuições			384.751.000
1.4.6.10	Contribuições da União	384.750.000		
1.4.5.90	Contribuições Diversas	1.000		

Vemos, assim, o demonstrativo analítico da receita do Distrito Federal, o que não ocorre em relação à receita dos Territórios. A lei não vem sendo cumprida na elaboração do Orçamento dos Territórios. Nada se discrimina a esse respeito, tudo secreto. Tudo misterioso. Ainda fazendo um cotejo entre o Orçamento do Território e o Orçamento do Distrito Federal, esse com a felicidade de não o Ministério do Interior tumbar quando sua vida administrativa. Pois bem, o Distrito Federal quando trata em seu Orçamento da natureza da despesa, a essa designa analiticamente, demonstrando no que se aplica os dinheiros públicos por programa de trabalho e apresentando a natureza da despesa por Unidade administrativa. O Orçamento

do Distrito Federal apresenta a despesa e a receita de cada órgão, de cada Secretaria da Administração, como deve ser qualquer Orçamento. Os Territórios têm suas Secretarias e não se deu conhecimento das atividades dos programas de trabalho e receita, ou a designação da despesa daquelas unidades administrativas. Outra omissão escandalosa verificada na tramitação do Orçamento dos Territórios. Por essa Mensagem ninguém sabe o que farão as Secretarias da Administração dos Territórios. Nem o Projeto de Lei n.º 11, nem o Parecer do nobre Relator a elas se referiu. Pela tramitação do Orçamento dos Territórios não se tem conhecimento da existência das Secretarias dessas Unidades federadas, tão pouco se sabe se elas

têm algum programa de trabalho, se elas existem, se elas têm despesas, se elas têm receita. De nada se fala, nada se menciona a respeito da Mensagem, quando a Lei n.º 411/69 criou várias Secretarias da Administração dos Territórios Federais, entre elas as unidades de Economia, Administração e Finanças, Saúde, Agricultura e Segurança. Entretanto, pelos Quadros de n.ºs I e II não se tem conhecimento de qual o programa de trabalho dessas unidades dos Territórios. Não se designou suas despesas. Não se deu ao menos conta da sua existência. Publico, a título de ilustração e comparação, o Quadro n.º V, extraído da Mensagem n.º 199/73, pela qual é examinado pelo Congresso o Orçamento do Distrito Federal, e dela o progra-

ma de trabalho e designação da despesa relativo à Secretaria de Saúde. Nada disso ocorre em relação aos Territórios, é só comparar os Quadros n.os I, II e III com o Quadro n.º V que transcrevo, verbis:

QUADRO N.º V
SECRETARIA DE SAÚDE
PROGRAMA DE TRABALHO

Cr\$ 1,00

Programa — Subprograma — Projeto — Atividade	Projeto	Atividade	Subprograma	Programa
PROGRAMA 15 — SAÚDE E SANEAMENTO				183.745.000
Subprograma 01 — Administração				18.425.000
SES 2.037 — Manutenção das Atividades da Secretaria de Saúde			18.425.000	
Subprograma 04 — Assistência Médico-Sanitária Geral			2.000.000	
SES 1.044 — Construção de Postos de Saúde	1.500.000			
FHDF 1.043 — Ampliação da Unidade de Profilaxia da Raiva	500.000			
Subprograma 05 — Assistência Hospitalar Geral			163.320.000	
FHDF 2.038 — Manutenção das Atividades Médico-Hospitalares		149.520.000		
FHDF 1.045 — Construção, Ampliação e Reforma de Unidades Hospitalares	5.000.000			
FHDF 1.046 — Reequipamento das Unidades Hospitalares e Serviços Auxiliares	7.000.000			
FHDF 1.047 — Equipamento do Pronto Socorro do 1º HDB	1.800.000			
TOTAL			183.745.000	

SECRETARIA DE SAÚDE
NATUREZA DA DESPESA

Cr\$ 1,00

Código	Designação da Despesa	Valor	Soma	Total
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES			167.405.000
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO		16.498.000	
3.1.1.0	Pessoal			
3.1.1.1	Pessoal Civil	16.031.000		
3.1.2.0	Material de Consumo	150.000		
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	260.000		
3.1.4.0	Encargos Diversos	52.000		
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES		150.912.000	
3.2.1.0	Subvenções Sociais			
3.2.1.4	Entidades do Distrito Federal			
01	Fundação Hospitalar do Distrito Federal			
01	Pessoal e Encargos Sociais	148.000.000		
02	Outras Despesas Correntes	1.520.000		
3.2.3.0	Transferências de Assistência e Previdência Social	1.392.000		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL			16.340.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS		2.040.000	
4.1.1.0	Obras Públicas	1.500.000		
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	340.000		
4.1.4.0	Material Permanente	200.000		
4.3.0.0	TRANSFERÊNCIAS DE CAPITAL		14.300.000	
4.3.3.0	Auxílios para Obras Públicas			
	Fundação Hospitalar do Distrito Federal	5.500.000		
4.3.4.0	Auxílios para Equipamentos e Instalações			
	Fundação Hospitalar do Distrito Federal	6.200.000		
4.3.5.0	Auxílios para Material Permanente			
	Fundação Hospitalar do Distrito Federal	2.600.000		
	TOTAL GERAL DA SECRETARIA DE SAÚDE			183.745.000

Também nos Municípios as quotas do Fundo de Participação fazem parte de sua receita e são incluídas nos seus Orçamentos como receita transferida ou transferências correntes.

Transcrevo o Quadro n.º VI, dando conta da evolução das cotas do Fundo de Participação recebida pela Prefeitura de Porto Velho e que figuram no Orçamento do Município, a elas se vinculando o custeio de atividades ou programa de trabalhos e investimentos, *verbis*:

QUADRO N.º VI

F	P	M
Exercício	Valor	Índice
1968	369.605	100
1969	446.937	120
1970	345.076	93
1971	3.850.675	1.041
1972	4.616.366	1.249
1973	5.859.534	1.561
1974	7.220.993	1.951
1975	9.480.574	2.538

Por essas razões, Sr. Presidente, não podemos aprovar e nem concordar com o Parecer do nobre Relator sobre o Orçamento dos Territórios que em breve iremos votar. O Orçamento dos Territórios, da maneira como é tratado nessa Mensagem, é uma verdadeira anomalia, totalmente ilegal e inconstitucional e contraria todos os princípios legais vigentes em matéria orçamentária e isso porque demonstramos que a Mensagem do Poder Executivo em relação aos Territórios omite os elementos que menciono:

a) omissão em relação ao Território dos recursos oriundos da receita transferida, notadamente as verbas do Fundo de Participação e receita própria (Quadros I e II);

b) a Mensagem, não fazendo a designação da receita transferida nem da receita própria, omitiu também todo e qualquer programa de trabalho e planos em relação aos Territórios, não dando conhecimento à Casa de como serão aplicados naquelas Unidades, mormente em Rondônia, as cotas do Fundo de Participação em 1974, não se especificaram os Projetos em atividades ou investimentos que se pretende implantar com esses recursos. Isso é uma anomalia, uma ilegalidade e inconstitucionalidade com as quais não podemos concordar;

c) a Mensagem não fez qualquer referência sobre a existência de Programa de Trabalho e a designação analítica das despesas das Secretarias dos Governos dos Territórios, que são unidades administrativas à semelhança daquelas existentes no Distrito Federal. Outra ilegalidade da matéria em exame com a qual não concordamos;

d) o nobre Relator acrescentou por sua conta própria a importância de Cr\$ 3.550.000,00 à receita do Território de Rondônia, denominando-a de recursos próprios, sem que o Projeto de lei n.º 11/73 mencionasse a fonte desses recursos. Pelo projeto de lei em apreço esses recursos não existem. E como passaram a existir no Parecer do Relator? Outro absurdo orçamentário que não podemos aprovar;

e) Pelos documentos exibidos e transcritos se verifica que a Nação está entregando recursos no volume global no valor superior a mais de Cr\$ 73.050.000,00 ao Território de Rondônia, sem exigir dessa Unidade qualquer plano de trabalho, plano de governo ou especificação de obras, custeio e investimento no que se aplicará esses recursos. A Lei Orçamentária, o meio hábil para tudo se clausurar e fixar, nada menciona a respeito. As declarações de intenções em decretos, ordens de serviços, portarias, não irão apresentar ou realizar qualquer plano de trabalho ou de desenvolvimento. A Nação se preocupa em destinar os volumosos recursos para o Território, mas não se preocupa, nem exige em contraprestação sua racional aplicação, outro absurdo. A Nação pode e deve destinar os recursos, que aludimos, aos Territórios, mas precisa exigir que os mesmos sejam aplicados corretamente num programa de trabalho e investimentos preestabelecidos. E essas exigências não foram feitas neste Orçamento. As contraprestações não estão sendo estabelecidas e isto porque o meio legal de fazê-lo é clausular a um programa de trabalho e obras discriminadas analiticamente neste Orçamento. E isso não está sendo feito. O dinheiro é entregue a essas administrações e desaparece sem a contraprestação da realização das obras de que o Território tanto carece. Esse é o quadro calamitoso dos Territórios Federais. Estão esbanjando o dinheiro e os problemas capitais de nossa população.

Sr. Presidente, ao final destas considerações, a conclusão a que chegamos é a de que é urgente a necessidade de os Territórios saírem da supervisão do Ministério do Interior. Essa ingerência é que vem atrapalhando e empestando o desenvolvimento daquelas Unidades e fomentando um regime de corrupção sem limites, como fonte de enriquecimento ilícito de uns poucos apaniguados, além do grave entrave burocrático desse Ministério a todas as iniciativas de caráter desenvolvimentista daquelas regiões. Nos Territórios bem se poderia implantar uma estrutura administrativa semelhante, ou dos moldes da vigente no Distrito Federal, e submetida ao Gabinete Civil da Presidência da República. Adotando-se o mecanismo orçamentário análogo ao do Distrito Federal, isto feito em mensagens à parte, por se tratar de

Unidades da Federação, para as que se legisla nesse Congresso em matéria orçamentária, suprindo a competência de Assembleias, que lá não existe. É a sugestão que ora formulam os escalões do Governo Federal.

Sr. Presidente, nesta oportunidade desejo apresentar uma declaração *voto em separado*, onde expônem razões pelas quais sou contrário aprovacão do Orçamento no Subanexo dos Territórios nos termos em que a questão foi colocada perante a Casa.

Encaminho, pois, à Mesa minha declaração de voto.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto na) — Continua em discussão o Subanexo. (Pausa.)

Não havendo mais quem queira cuti-lo, declaro-a encerrada.

Em votação. Os Srs. Deputados aprovam o Subanexo Ministério do Interior: Territórios, queiram permanecer sentados. (Pausa.) Aprovado.

Os Srs. Senadores que o aprovaram permanecer sentados (Pausa.) Aprovado.

A matéria volta à Comissão M para a redação final.

O SR. JERÔNIMO SANTANA — Sr. Presidente, peço a palavra para declaração de voto.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto na) — Concedo a palavra, para declaração de voto, ao nobre Deputado Jerônimo Santana.

O SR. JERÔNIMO SANTANA (declaração de voto) — Encaminho a Mesa declaração de voto em sentido, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto na) — V. Ex.ª será atendido.

É a seguinte a declaração d to encaminhada à Mesa:

PROJETO DE LEI
N.º 11/73
PODER EXECUTIVO

Subanexo Ministério do Interior
Territórios

PARECER N.º 57-B/73-CN

Pelas razões expostas em disperoado na Câmara dos Deputados na sessão do dia 19 do corrente DCN de 20-10-73, e também pelo fato deduzidos na discussão da matéria que ora se vota e ma

1. Considerando que, a Projeto de Orçamento em tramitação no Congresso Nacional, objeto do Projeto de Lei n.º 11/73, não inclui na nação da Receita dos Territórios os recursos que os mesmos recebem do Fundo de Participação;

2. Considerando que, a matéria em exame não apresentou qualquer projeto de Governo, programa de trabalho e designação da despesa para os

tórios no exercício de 1974, visando a aplicação dos recursos ordinários do Tesouro, dos recursos do Fundo de Participação e dos recursos provenientes da renda própria dos Territórios;

3. Considerando que, o Projeto de Lei n.º 11/73 não mencionou nem designou a Receita própria do Território de Rondônia no valor de Cr\$... 550.000,00, não se sabendo mesmo como o nobre Relator teve conhecimento desses recursos injetados em seu Parecer por sua conta própria;

4. Considerando que, o Projeto de Lei em votação não menciona nem a Receita, nem o programa de trabalho com a respectiva natureza e designação das Despesas das unidades administrativas dos Territórios (Secretarias, Gabinetes, Departamentos, Divisões, Empresas Públicas e Empresas Privadas) o que é uma anomalia e ilegalidade flagrante;

5. Considerando que, o Projeto de Lei não designou a previsão da Receita que o Território de Rondônia abre com a administração ou arrendamento do Porto Velho Hotel, Guará Hotel, Frigorífico, Serraria Tiraentes, Serviço de Navegação de Guará e Serviço de Navegação do Mairi e arrecadações do DITRAN e que se conhece o volume dessa arrecadação nem as prestações de contas administrativas dessas unidades;

6. Considerando que, não se prenem se designou a Receita dos hospitais São José de Porto Velho e Maternidade Darcy Vargas e Perpétuo Socorro e Maternidade Claudio Faria de Guajará-Mirim, Receitas essas arredondadas a título de taxas de cirurgias, partos, taxas de medicamentos, e cobram de todos os doentes, bem assim, taxas de internamento, isto é, das nosocomios serem de propriedade do Governo e por ele manejados com funcionalismo próprio, inserviços médicos, verificando-se, pois, transformação dos hospitais do Governo em casas de saúde particulares;

Considerando que, não especificam no que estão gastando a importância de Cr\$ 3.900.000,00 a título de manutenção dos serviços hospitalares

Rondônia, conforme confessa o nobre Relator da matéria;

Considerando que, o Governo de Rondônia que irá receber cerca de Cr\$ 100.000,00 da Nação, durante o exercício de 1974, não apresentou qualquer objetivo a aplicação desses recursos, verificando-se que 70% desse meio estão destinados a despesas de custeio, sacrificando totalmente os estímulos que propiciem o desenvolvimento do Território;

Considerando que não se verifica a destinação de recursos no projeto de Orçamento para o fomento da cultura no Território, pois só lembram atividades agropecuárias em

1973, nas quais estariam expendendo a soma global de Cr\$ 5.710.000,00, sem dizerem no que esses recursos são gastos, pois, que, agropecuário em si nada diz ou esclarece;

10. Considerando que as prestações de contas da aplicação dos recursos do Fundo de Participação feitas e publicadas pelo Governo de Rondônia, são verdadeiramente um escândalo nacional;

11. Considerando que no Projeto de Lei n.º 11/73 não se vê qualquer soma de recursos destinados ao atendimento do setor dos serviços sociais;

12. Considerando que, apesar de mencionarem a destinação de ... Cr\$ 3.300.000,00 à Segurança, não se especificou qualquer programa de trabalho no qual serão gastos esses vultosos recursos;

13. Considerando que recentemente o Governo do Território destinou a importância de Cr\$ 1.996.000,00 à agropecuária sem nada destinar à agricultura;

14. Considerando que o nobre Relator, em seu Parecer, alegou que o Território de Rondônia está gastando, nesse ano de 1973, Cr\$ 34.500.000,00 de sua Receita transferida (Fundo de Participação) e o discurso do Governador do Território proferido em ... 13-9-73, não deu conta da realização de obras que justifique o consumo de tão avultados recursos, pois, S. Ex.ª alegou estar construindo apenas um hospital em Pimenta Bueno, uma escola comercial em Guajará-Mirim e uma estação de passageiros no aeroporto de Porto Velho. A construção de várias escolas sem, contudo, mencionar o seu número. Não confere, pois, os gastos apontados pelo Relator e as obras que o Governador diz estar realizando;

15. Considerando que atualmente um dos graves problemas de Rondônia é a construção de estradas vicinais e também a grande necessidade de se completar a construção da ... BR-421, e verificamos do Orçamento que se vota e nem da fala governamental não consta qualquer alusão ao impulso deste setor de vital importância para o desenvolvimento do Território;

16. Considerando que não se implantam os sistemas de rede de esgoto em Porto Velho e Guajará-Mirim, obras de absoluta prioridade que são preteridas pelo asfaltamento de ruas, obras mais de fachada;

17. Considerando que o Governo de Rondônia não se preocupa com a saúde de seu povo, eis que o setor de saúde pública, assistência aos indígenas praticamente inexiste, apesar de alegarem a aplicação de Cr\$... 3.900.000,00 na manutenção de serviços hospitalares sem, contudo, mencionar qualquer iniciativa objetivando o aumento do número de leitos hospitalares em Porto Velho, embora essa

necessidade seja enorme e premente, pois, conforme publica o anuário estatístico de Rondônia, dados de 1971, o Território só dispunha de 317 leitos hospitalares. Se fizermos uma relação entre a soma destinada à manutenção e o número de leitos hospitalares, verificaremos que a manutenção de cada leito hospitalar no Território está custando aos cofres públicos, aproximadamente, Cr\$ 12.000,00 por leito, não sobrando leito sequer para os indígenas, e apesar de receberem esta subvenção por cada leito, ainda cobram igual quantia, ou mais, dos pacientes que usam os hospitais;

18. Considerando que a Lei n.º 411/69 até hoje não foi regulamentada, apesar de o Ministério do Interior alegar que consome vultosas verbas com a implantação da Reforma Administrativa nos Territórios, esta Reforma, entretanto, não se efetivou, não saindo mesmo das declarações verbais dos representantes do Ministério do Interior. O convênio celebrado entre aquele Ministério e a Fundação João Pinheiro é mais um escândalo onde se pretende gastar ... Cr\$ 2.000.000,00 dos cofres públicos a título de estudos de nossa realidade, somente estudos, realizações não é palavras do vocabulário dos homens do Ministério do Interior;

19. Considerando que inúmeras irregularidades ocorrem atualmente no âmbito da Secretaria de Agricultura do Território, Setor de Revenda de Material e Central de Encubação que atuam sem qualquer programa de trabalho preestabelecido, verificando-se em decorrência o completo abandono da agricultura no Território;

20. Considerando que apesar de alegarem gastos vultosos no Setor de Saúde, o interior do Território permanece desassistido e muitos postos médicos hoje não têm enfermeiros e nem medicamentos com visíveis prejuízos para a população rural;

21. Considerando que não existe qualquer órgão de fiscalização financeira e orçamentária sediado nos limites de cada Território (Tribunais de Contas, Assembléias e Conselhos) a aplicação dos recursos federais nas respectivas áreas transformou-se no maior foco de corrupção e pulverização dos dinheiros públicos que proporcionalmente se conhece na história da República;

22. Considerando que a aplicação dos recursos destinados aos Territórios que não sejam vinculados a despesas de custeio, pagamento de pessoal, por exemplo, transformou-se em aplicações aleatórias, em obras até sumtuárias, inóportunas e sem qualquer controle ou juízo sobre suas conveniências, tudo transformado em fonte de negociações e enriquecimento ilícito;

23. Considerando que chegaram a transformar em lucros da CERON as

verbas do Fundo de Participação;

24. Considerando que não há um organismo de supervisão e controle e avaliação dos programas de trabalho executados nos Territórios com os recursos federais, notadamente o Fundo de Participação, as prestações de contas são meramente formais e apenas no papel. Os recursos são destinados sem o conhecimento prévio de sua aplicação, o que é inconstitucional. A toda receita corresponde a uma despesa previamente estipulada. Isso não vem ocorrendo nos Territórios;

25. Considerando que a instabilidade administrativa reinante nos Territórios, quase que um Governador por aí, não permite a seqüência de qualquer programa de trabalho nalgumas unidades, e cada novo Governador que chega quer inventar suas próprias obras para aparecer. Esse fato gera improvisação na administração com a pulverização dos recursos federais destinados aos Territórios. Isso vem prejudicando, sensível e irremediavelmente, o desenvolvimento daquelas unidades;

26. Considerando que a Revolução foi pródiga em recursos para os Territórios Federais, notadamente com a sua inovação da Reforma Tributária, mas ao mesmo tempo, vem-se omitindo no estabelecimento de planos e programas de trabalho que propiciem o real desenvolvimento dos Territórios. Destinam-se vultosas somas para as administrações territoriais, sem delas nada exigir em contraprestação. Isso é fomentar a corrupção desenfreada, como se pode verificar em Rondônia. Governos totalitários absolutos, sem qualquer órgão de fiscalização de seus atos na área e a quem devam prestar contas. A população da unidade não tem representação política perante o Executivo territorial em nível regional;

27. Considerando que é papel da Oposição fiscalizar a administração, ainda que totalmente desguarnecida e desparelhada para o exercício dessas funções, mas assim imbuído do espírito de colaboração com o aprimoramento das instituições nacionais, notadamente apontando os erros, omissões da administração em prejuízos incalculáveis para os interesses das populações dos Territórios, tudo a evidenciar a imprestabilidade do atual regime dos Territórios submetidos ao Ministério do Interior;

28. Considerando que da Proposta Orçamentária não consta qualquer programa de trabalho que objetiva a assistência médico-sanitária e o fomento da produção agrícola para as populações radicadas nos vales dos rios Guaporé, Baixo-Madeira e Machado, e também não se deu conhecimento do programa educacional para o atendimento das crianças em idade escolar radicadas nos mesmos vales;

29. Considerando que a Proposta Orçamentária destina a importância de Cr\$ 34.250.000,00, recursos do Tesouro para as despesas com a administração geral do Território e mesmo assim ainda se fez um contrato no valor de Cr\$ 2.000.000,00 com a Fundação João Pinheiro para o estudo de nossa realidade. Por que esses estudos não são feitos pelos órgãos técnicos do Território? Secretaria de Administração e Planejamento, por exemplo. Esse fato mostra o quanto é insuficiente e ineficiente, despreparada e cara as administrações dos Territórios. Toda vez que se pretende realizar algo no âmbito de cada Secretaria é preciso contratar serviços de terceiros. O que faz afinal o Secretário dos Territórios, onde estão os seus técnicos? O que estão fazendo esses Governos na área que não conhecem a realidade que administram? A ponto de precisarem contratar organismos estranhos à administração e a preços caríssimos para estudar essa realidade...?

Por todos esses fatos e fundamentos é que votamos contrariamente à aprovação do Parecer n.º 57-B/73 — CN que relata a Proposta Orçamentária para os Territórios Federais no exercício de 1974, e assim procedendo esperamos que os responsáveis pela administração dos Territórios acordem para a realidade e apresentem em futuro Propostas Orçamentárias, ao menos, mais condizentes e usem o decoro e responsabilidade, observando os postulados mínimos da legislação atinente. A Proposta Orçamentária como foi elaborada pelo Ministério do Interior e submetida ao exame desta Casa é um desrespeito ao Congresso Nacional e uma afronta à laboriosa população dos Territórios Federais.

Sala das Sessões, 30 de outubro de 1973. — Deputado Jerônimo Santana.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) Passa-se ao item n.º 2.

Discussão, em turno único, do Anexo do Poder Executivo — Subanexo Ministério da Fazenda, tendo parecer sob n.º 57-D, de 1973 (CN), da Comissão Mista, FAVORÁVEL.

Em discussão o Subanexo. (Pausa) Não havendo quem peça a palavra, declaro-a encerrada.

Em votação. Os Srs. Deputados que aprovam o Subanexo Ministério da Fazenda, queiram permanecer sentados. (Pausa) Aprovado.

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

A matéria volta à Comissão Mista para a redação final.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) Esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.

Tem a palavra o nobre Deputado Cândido Sampayo, como Líder.

O SR. CÂNTÍDIO SAMPAIO — (Como líder, pronuncia o seguinte discurso — Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Srs. Deputados:

Repercutiu no Plenário da Câmara dos Deputados, na sessão de hoje à tarde, entrevista atribuída ao eminente Senador Ruy Santos a respeito do esvaziamento do Poder Legislativo. Tive ocasião, Sr. Presidente, conhecendo como conheço a alta formação política do eminentíssimo Senador de manifestar a minha incredulidade quanto a expressões a S. Ex.^a atribuídas; porque sei que raros homens públicos compreendem, em toda a extensão e profundidade, a missão e os encargos que competem aos Deputados e Senadores para levarem a bom cabo o mandado que receberam da soberania popular.

Verifico agora, Sr. Presidente, que embora não tivesse tido nenhum contato com o eminentíssimo Senador, adian-
tara quase que intuitivamente o que na verdade houvera ocorrido; porque tendo conhecimento, neste instante de nova entrevista de S. Ex.^a colocando nos devidos termos aquilo que realmente disse aos reporteres, verificamos que não existe nada que possa melindrar ou atingir os brios do Parlamento brasileiro. E por essa razão Sr. Presidente, por achar que S. Ex.^a apenas repetiu o que, muitas vezes, foi dito no Congresso e muitas vezes já visitou as páginas dos jornais e palavras de eminentes Parlamentares é que passo a ler a nova entrevista de S. Ex.^a a respeito do assunto que vêm de focalizar. Contém ela, textualmente:

“Em conversa com jornalistas, Rio, fui interpelado, a propósito do esvaziamento do Poder Legislativo. E constatei esse esvaziamento. O Congresso perdeu, fato, algumas atribuições, quais da iniciativa de projetos de lei, emendas, que aumentassem despesa; a de iniciativa de projeto de lei sobre funcionalismo. E esta perda é aplaudida por todos homens de bom-senso que acompanham a evolução nacional, passado, os orçamentos eram uma pilheria, sem a condição de programa de governo; os aumentos de vencimentos de servidores surgiam a três por dois, sem os executivos tivessem a coragem de vetá-los.

O esvaziamento que está se cedo é nos plenários. Há tempos nos jornais, um apelo do presidente Flávio Marcílio para os deputados permanecesem maior tempo das sessões, noário. Na outra Casa já asniões das Comissões não se lizavam à tarde, em favor da presença; e, ainda agora, se a votação simbólica pelo

como fator daquele esvaziamento, o que se tenta abolir, apesar de encontradiço nos grandes parlamentos do mundo.

Não tenho, assim, em que e porque alterar o que noticiaram os jornais, com palavras de cada deputado, embora, no fundo, fiéis ao meu pensamento. E insisto: a classe política, como qualquer classe, não se prestigia por decreto, nem por ação de outrem; mas pelo seu trabalho, pela sua eficiência."

Acrescento, Sr. Presidente, que tive ensejo de dar a minha versão, na sessão da tarde da Câmara dos Deputados a esse esvaziamento e creio que se justifica plenamente: por incrível que pareça, não tinham antes os Deputados um gabinete onde realizar os seus estudos, preparar os seus pareceres e levar a bom cabo o seu mandato. O gabinete do Deputado era, antes, o plenário da Câmara Federal. O nobre Senador Ruy Santos bem o sabe, porque tinha ele, na

época, um lugar, se não me engano, no fundo e no meio do plenário, com a bancada da Bahia. Hoje, graças ao Presidente Pereira Lopes, cada Deputado tem o seu gabinete e o seu secretário, absolutamente ligado ao Plenário da Câmara, é uma extensão do próprio Plenário. A presença física não se verifica realmente assim tão amiúde, mas não há votação, não há convocação direta ou indireta que repercuta em nosso microfone, que imediatamente não provoque a presença maciça dos Srs. Deputados para responderem a chamada ou participarem de debates que os interessem, de acordo com as suas vocações políticas.

Portanto, Sr. Presidente, creio que este esclarecimento coloca nos devidos termos o problema. S. Ex.^a o nobre Senador Ruy Santos não ofendeu a Câmara dos Deputados. Disse o que vem sendo repetido; não inovou. Tenho para mim, entretanto, que a versão, absolutamente exata, do esvaziamento do Plenário da Câ-

mara Federal é esta que dou: os Deputados têm o seu gabinete, têm onde trabalhar. Não estão mais na posição de judeus errantes, com a sua pasta na mão, a procura de uma mesa, por favor, nas Comissões e nem obrigados a sentarem-se no plenário, prejudicando os seus próprios afazeres por falta deste mínimo conforto, que lhes foi deferido em boa hora para que pudessem, efetivamente, cumprir a alta responsabilidade do mandato que lhes atribuiu a soberania popular.

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

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Lembro aos Senhores Congressistas que o Congresso Nacional está convocado para uma sessão conjunta a realizar-se amanhã, quarta-feira, às 19 horas, neste Plenário, e destinada à apreciação de partes do Projeto de Lei n.º 11, de 1973 CN.

(Está encerrada a Sessão às 20 horas e 5 minutos.)

Centro Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal, 1.503
Brasília, — DF.

PREÇO DESTE EXEMPLAR: Cr\$ 0,50

EDIÇÃO DE HOJE: 56 PÁGINAS