



DIÁRIO

República Federativa do Brasil DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XL — Nº 024

CAPITAL FEDERAL

TERÇA-FEIRA, 2 DE ABRIL DE 1985

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 30ª SESSÃO, EM 1º DE ABRIL DE 1985

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Mensagens do Senhor Presidente da República

Nºs 82 e 83, de 1985 (nºs 208 e 209, de 1985, na origem), restituindo autógrafos de projetos de lei sancionados.

1.2.2 — Leitura de projeto

Projeto de Lei do Senado nº 47/85, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, que acrescenta dispositivo à Consolidação das Leis do Trabalho, impondo ao empregador o encargo de pagar obrigações trabalhistas em dobro, quando não as cumprir dentro de prazo certo.

1.2.3 — Discursos do Expediente

SENADORES NELSON CARNEIRO, como Líder, **ALBERTO SILVA**, **HUMBERTO LUCENA**, como Líder e **ROBERTO SATURNINO**, como Líder.

1.2.4 — Leitura de projeto

Projeto de Lei do Senado nº 48/85, de autoria do Sr. Senador Alberto Silva, que dispõe sobre a destinação do produto da arrecadação da Taxa Rodoviária Única e dá outras providências.

1.2.5 — Requerimentos

Nº 56/85, de autoria do Sr. Senador Alexandre Costa, solicitando a transcrição, nos Anais do Sena-

do, do editorial do jornal "O Estado de S. Paulo", edição de 31 de março de 1985, sob o título "Armadilha para o Congresso".

Nº 57/85, de autoria dos Srs. Senadores Gastão Müller e Moacyr Duarte, solicitando urgência para o Ofício nº S/2/85, do Sr. Governador do Estado do Rio Grande do Norte, em que solicita autorização do Senado para realizar operação de crédito externo no valor de cinquenta milhões de dólares.

Nº 58/85, de autoria dos Srs. Senadores Gastão Müller e Moacyr Duarte, solicitando urgência para o Ofício nº 8/85, através do qual o Prefeito Municipal de Anápolis solicita autorização do Senado Federal para que aquela Prefeitura possa contratar operação de empréstimo externo no valor de US\$ 3,500,000.00.

1.3 — ORDEM DO DIA

Requerimento nº 15/85, de autoria do Sr. Senador Humberto Lucena solicitando a constituição de Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar os fatos que colocaram em risco o controle acionário, pela União, da Companhia Vale do Rio Doce. **Votação adiada por falta de quorum.**

Projeto de lei do Senado nº 26/79, que acrescenta parágrafos ao art. 517 da Consolidação da Leis do Trabalho. **Votação adiada por falta de quorum.**

Projeto de Lei do Senado nº 18/80, que dispõe sobre aposentadoria especial do músico. **Votação adiada por falta de quorum.**

Projeto de Lei do Senado nº 2/80, que dispõe sobre a escola e a nomeação dos dirigentes das Fundações de Ensino Superior. **Votação adiada por falta de quorum.**

Projeto de Lei do Senado nº 18/80, que dispõe sobre aposentadoria especial do músico. **Votação adiada por falta de quorum.**

Projeto de Lei do Senado nº 320/80, que revoga a Lei nº 6.815, de 19 de agosto de 1980, que define a situação jurídica do estrangeiro no Brasil, cria o Conselho Nacional de Imigração, e dá outras providências. **Votação adiada por falta de quorum.**

Projeto de Lei do Senado nº 147/82, que isenta de qualquer tributação os proventos de aposentadoria e dá outras providências. **Votação adiada por falta de quorum.**

1.3.1 — Discursos após a Ordem do Dia
SENADORES ITAMAR FRANCO, JORGE KALUME, ADEBAL JUREMA, como Líder, **MOACYR DUARTE, CARLOS CHIARELLI, GABRIEL HERMES, JUTAHY MAGALHÃES, LENOIR VARGAS, ALCIDES SALDANHA, NELSON CARNEIRO, PASSOS PÔRTO, HÉLIO GUEIROS, ODACIR SOARES e RAIMUNDO PARENTE**.

1.3.2 — Designação da Ordem do Dia da próxima sessão.

1.4 — ENCERRAMENTO

2 — DISCURSO PRONUNCIADO EM SESSÃO ANTERIOR

Do Sr. Moacyr Duarte, proferido na sessão de 29-3-85.

3 — Mesa Diretora

4 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

Ata da 30ª Sessão, em 1º de abril de 1985

3ª Sessão Legislativa Ordinária, da 47ª Legislativa

Presidência dos Srs. Passos Pôrto, Enéas Faria e Marcondes Gadelha

ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Jorge Kalume — Altevir Leal — Eunice Michiles — Fábio Lucena — Raimundo Parente — Gabriel Hermes

Hélio Gueiros — Alexandre Costa — Américo de Souza — Alberto Silva — Helvídio Nunes — Virgílio Távora — Moacyr Duarte — Humberto Lucena — Marcondes Gadelha — Milton Cabral — Aderbal Jurema — Nivaldo Machado — Guilherme Palmeira — Luiz Ca-

valcante — Passos Pôrto — João Calmon — Nelson Carneiro — Roberto Saturnino — Itamar Franco — Gastão Müller — José Fragelli — Enéas Faria — Jorge Bornhausen — Lenoir Vargas — Carlos Chiarelli — Alcides Saldanha — Octávio Cardoso.

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

LOURIVAL ZAGONEL DOS SANTOS

Diretor-Geral do Senado Federal

NÍSIO EDMUNDO TOSTES RIBEIRO

Diretor Executivo

JOÃO MORAES DA SILVA

Diretor Administrativo

MÁRIO CÉSAR PINHEIRO MAIA

Diretor Industrial

PEDRO AIVES RIBEIRO

Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Via Superfície:

Semestre Cr\$ 3.000,00

Ano Cr\$ 6.000,00

Exemplar Avulso: Cr\$ 50,00

Tiragem: 2.200 exemplares.

O SR. PRESIDENTE (Passos Pôrto) — A lista de presença acusa o comparecimento de 33 Srs. Senadores. Havendo número regimental declarado aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus iniciamos nossos trabalhos.

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

É lido o seguinte

EXPEDIENTE

MENSAGENS DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Restituindo autógrafos de Projetos de Lei sancionados:

Nº 82/85 nº 209/85, (nº 208/85, na origem) de 29 de março do corrente ano, referente ao Projeto de Lei nº 25, de 1984-CN, que reorganiza os Quadros Complementares de Oficiais da Marinha, criados pelo Decreto-lei nº 610, de 4 de junho de 1969, alterado pelas Leis nºs 5.983, de 12 de dezembro de 1973, e 7.152, de 1º de dezembro de 1983. (Projeto que se transformou na Lei nº 7.301, de 29 de março de 1985.)

Nº 83/85, (nº 209/85, na origem) de 29 de março do corrente ano, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 3, de 1985 (nº 5.134/85, na casa de origem), que prorroga, até o dia 28 de junho de 1985, o prazo fixado no Decreto-lei nº 2.175, de 27 de novembro de 1984, para a regularização do recolhimento dos débitos previdenciários das Prefeituras e Autarquias Municipais. (Projeto que se transformou na Lei nº 7.302, de 29 de março de 1985.)

O SR. PRESIDENTE (Passos Pôrto) — O Expediente lido vai à publicação.

Sobre a mesa, projeto de lei que vai ser lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 47, DE 1985

Acrescenta dispositivo à Consolidação das Leis do Trabalho, impondo ao empregador o encargo de pagar obrigações trabalhistas em dobro, quando não as cumprir dentro de prazo certo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É acrescentado ao art. 490 da Consolidação das Leis do Trabalho o seguinte parágrafo único:

“Parágrafo único — Todas as obrigações trabalhistas que couberem ao empregador terão que ser

cumpridas até dez (10) dias após expirado o prazo do aviso prévio, sob pena de passar a devê-las em dobro até a data do efetivo pagamento.”

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

Visa a medida projetada, como se vê de sua simples leitura, evitar certos abusos praticados por patrões inescrupulosos que, utilizando o permissivo do art. 487, CLT, para despedir empregados, acabam prejudicando-os com inexplicáveis atrasos no pagamento de verbas trabalhistas devidas.

Adotada a providência aqui pleiteada, certamente que nenhum patrão deixará de pagar em dia as suas obrigações trabalhistas para com empregados em situação de pré-avisados.

Sala das Sessões, 1º de abril de 1985. — Nelson Carneiro.

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO LEI Nº 5.542,
DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

Art. 490. O empregador que, durante o prazo dado ao empregado, praticar ato que justifique a rescisão imediata do contrato, sujeita-se ao pagamento da remuneração correspondente ao prazo do referido aviso, sem prejuízo da indenização que for devida.

(As Comissões de Constituição e Justiça e de Legislação Social.)

O SR. PRESIDENTE (Passos Pôrto) — O projeto lido será publicado e remetido às comissões competentes.

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Sr. Senador Nelson Carneiro, como Líder do PTB.

O SR. NELSON CARNEIRO (PTB — RJ. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Está largamente anunciado que o ilustre Ministro da Fazenda encontrou solução para superar as dificuldades vividas pelo Banco Sulbrasileiro, e cujas repercussões

afetam a economia notadamente do Rio Grande do Sul. Rompendo condenável tradição, que entregava a um conselho de integrantes do Executivo o exame de casos semelhantes, tomou S. Exª a iniciativa de submeter ao voto do Legislativo o resultado dos estudos realizados pelos Ministros da área econômica. Louve-se a Nova República por essa medida, cujo mérito será objeto de largos debates, nas duas Casas do Congresso.

Ao focalizar tais aspectos, que são de irrecusável oportunidade, e que importariam na aplicação de 900 bilhões de cruzeiros, além dos 600 bilhões que lhe teriam sido destinados no momento inicial, sinto de meu inadiável dever, como representante do povo do Rio de Janeiro, pedir ao honrado Sr. Ministro da Fazenda que se debruce, igualmente, sobre o grave estado de necessidade em que se encontra, hoje mais do que ontem, amanhã mais do que hoje, o laborioso povo do norte fluminense.

A cada dia os municípios do norte fluminense sentem agravar suas agruras, sem que para isso hajam contribuído. As dificuldades enfrentadas pela indústria canavieira resultaram de múltiplos fatores, sem que se possa apontar esse ou aquele responsável. Nem se há também de culpar os fluminenses do norte pelas consequências dos caprichos fluviais, destruindo lares e espalhando desesperanças. Ao contrário. A atual angústia da região resulta em grande parte do desamparo dos poderes públicos que, em regra, se preocupam prioritariamente em recolher impostos e mais impostos. A população que reclama imediatas providências do Governo Federal é muitas vezes superior aos que depositaram suas poupanças nas reprovadas operações bancárias. O número de desempregados, de sem emprego, de sem esperança de emprego, também supera muitas vezes o dos servidores das instituições bancárias vítimas da incompetência, para dizer o mínimo, de seus dirigentes.

O norte fluminense converteu-se em outro Nordeste, onde não falta água, mas de onde constantemente saem alguns seduzidos pelos incentivos fiscais vigentes no Espírito Santo, braços outrora empregados na indústria, no comércio e na lavoura.

Para enfrentar essa cruciante realidade não se reclama senão justiça. O norte fluminense não pede senão o que é seu. O direito de receber os royalties pelo petróleo recolhido em sua orla marítima, e que tem permitido ao País diminuir a despesa com a importação do óleo estrangeiro. Lá estão os heróicos homens da Petrobrás, buscando no fundo do mar o ambicionado produto. Daquela terra hoje empobrecida, partem para a patriótica aventura os que contribuem para a redenção econômica do País. As ruas das cidades e das vilas estão esburaca-

das pelo rodar das máquinas e dos caminhões de grande peso. O custo de vida subiu exageradamente para todos, diminuindo o pão em multidão de lares.

Uma interpretação caolha assegura *royalties* ao óleo produzido em terra, e nega aos que se encontram há alguns metros da praia, isso num país que até há pouco proclamava sua soberania nas duzentas milhas e hoje convoca sua marinha para aprisionar os barcos estrangeiros que vêm pescar em águas nacionais.

Para atender ao norte fluminense, e a todos os demais Estados e Municípios interessados, não será necessária nova emissão de cruzeiros, nem outro corte no orçamento público. Nem que o Sr. Ministro Francisco Dornelles se desloque do seu gabinete de trabalho. Basta que as lideranças desta Casa votem em regime de urgência o Projeto nº 4, de 1985, o primeiro deste ano, e assegurem os *royalties*, aprovados o ano passado pelo Congresso Nacional, sem qualquer divergência, e inexplicavelmente vetados pelo Poder Executivo.

O Sr. Moacyr Duarte — V. Exª permite um aparte?

O SR. NELSON CARNEIRO — Com muita honra, nobre Senador Moacyr Duarte.

O Sr. Moacyr Duarte — Nobre Senador Nelson Carneiro, congratulo-me com V. Exª pela oportunidade do seu discurso. Os pronunciamentos de V. Exª nesta Casa sempre são ouvidos com muita atenção e respeito, mercê dos judiciosos conceitos que emite em todas as suas falas. Desejo apenas repetir o que disse, em aparte, em dias da semana passada. Não me recuso a socorrer, em qualquer oportunidade, a economia de qualquer região do País, mas não desejaria e não estimaria que este socorro viesse a ser feito em detrimento da economia das regiões mais pobres e necessitadas do País. O Governo está pretendendo injetar soma superior a 900 bilhões de cruzeiros na economia do Rio Grande do Sul, soma superior ao que o Governo investiu no Nordeste durante cinco anos de sucessivas secas. Veja V. Exª como o tratamento do Governo, de certa forma, está sendo diferenciado. Enquanto relativamente ao Brasilinvest o Governo pretende colher nas malhas da justiça os responsáveis pelo desvio dos dinheiros e pelas irregularidades cometidas naquele agente financeiro, com relação ao conglomerado Habitasul e Sulbrasileiro, o Governo se dispõe a injetar recursos superiores a 900 bilhões de cruzeiros. E ainda mais, segundo se depreende pela leitura de alguns órgãos de imprensa, o Governo pretende dividir a corresponsabilidade deste procedimento com o Congresso Nacional, chegando, inclusive, alguns membros ilustres do Governo, a declarar que competirá ao Congresso Nacional definir os cortes a serem efetuados nos programas, quer da área econômica, quer da área social, a fim de que dêem suporte a esta injeção de recursos. Todos sabemos, é público e notório, ninguém desconhece o fato, que falace ao Congresso Nacional essa competência de legislar sobre matéria financeira; ao Governo, sim, é que compete definir quais os recursos, quais os programas que deverão ser sacrificados para que ele possa promover, atender, socorrer o Sulbrasileiro e o Habitasul. Mas, pedindo desculpas a V. Exª por ter-me alongado neste aparte, quero declarar que a minha posição, desde agora, firmada, inabalável e inamovível, será no sentido de atender, socorrer a economia do Sul jamais em prejuízo ou em detrimento da economia do Nordeste, sobretudo porque, há três dias reunidos os Governadores do Nordeste em Recife chegaram, recorreram e solicitaram ao Governo as providências necessárias e inadiáveis para evitar futura frustração de safra na Região Nordeste, porque nem sequer os recursos para o custeio agrícola foram até hoje liberados para aquela Região.

O SR. NELSON CARNEIRO — Agradeço a intervenção de V. Exª, como sempre muito judiciosa e por sua natureza, neste momento, a suscitar vários debates. Acho que o Governo tomou boa iniciativa, que espero se reproduza sempre, de submeter ao Congresso a apreciação de soluções para problemas semelhantes. Todos nós, aqui, criticamos os governos anteriores pelo alheamento do Congresso na solução de tais problemas. Mas acredito que, no momento em que o Ministro da Fazenda enviar ao Congresso mensagem pedindo a liberação dessa importância, certamente apontará os recursos de que o Congresso poderá dispor ou não para responder por esses encargos.

Mas, Sr. Presidente, o que me traz a esta tribuna é exatamente focalizar que uma comunidade espera que o Governo lhe dê aquilo a que tem direito — e não custará nada ao Governo — é o pagamento dos *royalties* para o Norte fluminense. Não haverá necessidade de emissão de moeda, não haverá necessidade de empréstimo, nem de corte no orçamento, basta apenas o reconhecimento de um direito. Essa situação é tão grave que uma notícia, hoje divulgada em *O Globo*, foi de logo mal interpretada no Norte fluminense e vários apelos me chegaram para que tratasse do assunto desta tribuna.

A notícia divulgada pelo jornal *O Globo* começa assim, Sr. Presidente:

“BRASÍLIA — O Ministério de Ciência e Tecnologia criou um grupo de trabalho para rever a lei do capital estrangeiro. O grupo pretende analisar a proposta apresentada por empresários nacionais de substituir o pagamento de *royalties* (direitos) na compra de tecnologia importada, por mecanismos que obriguem as empresas a realizarem pesquisas no País.”

Evidentemente que a notícia não se refere aos *royalties* pagos aos Estados e aos municípios brasileiros, mas àqueles *royalties* pagos às empresas estrangeiras pelo capital estrangeiro existente no País.

Mas só o título “Pagamento de *royalties* poderá ser substituído por verba de pesquisa” criou na região do norte fluminense um estado de alerta e de veemente apreensão, de tal sorte que me obriga a vir a esta tribuna para renovar o apelo em favor do pagamento dos *royalties*.

Concluo, Sr. Presidente, dizendo:

O Norte fluminense não pode ser apenas o cemitério onde repousam os restos dos que morreram no mar, heróis anônimos da prosperidade nacional. Milhões de homens, mulheres e crianças pedem o que é seu, o que a natureza lhes deu e os governos não lhes podem negar.

Já que não vamos despir os pecadores, parece oportuno que não se deixem nus os santos.

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

O SR. PRESIDENTE (Enéas Faria) — Concedo a palavra ao nobre Senador Humberto Lucena, como Líder do PMDB. (Pausa.)

S. Exª não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Alberto Silva.

O SR. ALBERTO SILVA (PMDB — PI. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Venho à tribuna, hoje, trazer um projeto de lei, talvez o primeiro com este título que venho apresentar a esta Casa do Congresso Nacional. E o faço numa hora difícil para os assalariados brasileiros que têm que, a cada manhã, ao sair de casa, tomar uma decisão: pagar o pão ou o leite dos filhos, ou pagar o transporte para poder trabalhar.

Como tive a honra de presidir a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, ou melhor, implantá-la no País,

sinto-me à vontade, conhecendo muito de perto o problema, para apresentar este projeto de lei. Ele se refere, Sr. Presidente, Srs. Senadores, simplesmente ao fato de que quando a EBTU foi fundada, havia recursos suficientes para atender àquela missão para a qual foi constituída — os transportes urbanos no País. Mas, aos poucos, foram-lhe tirando todos os recursos e, hoje, a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos é praticamente uma repartição pública, o Governo paga a folha mensal. Por isso, proponho o retorno dos recursos que foram criados em lei, para que ela possa se desincumbir da missão para a qual foi constituída.

O projeto é simples, constituído de cinco artigos, que me dispense de ler, porque ainda vai ser distribuído à consideração dos nobres pares desta Casa. Mas, não me furtarei ao dever de ler a justificativa que aqui faço para o projeto de lei:

Justificação

Gostaria que os nobres companheiros desta Casa tomassem conhecimento das razões que me levaram a propor a aprovação deste Projeto de Lei.

Retorno aos idos de 1975, quando, por iniciativa do Governo Geisel, foi criada a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos.

Tive a honra de receber a missão de implantá-la, fazendo-a funcionar dentro dos objetivos que nortearam sua criação.

Recursos substanciais oriundos da TRU e de parcela do Imposto Único Sobre Lubrificantes Líquidos e Gasosos eram colocados, por lei, à disposição da EBTU para que ela pudesse executar, em convênio com órgãos federais, estaduais e municipais, uma política inédita e praticamente desconhecida no País, isto é, o enquadramento do transporte urbano às regras universais que regem o assunto.

Com efeito, em qualquer País desenvolvido o problema do transporte urbano é objeto de projetos de engenharia de trânsito e tráfego, e por isto mesmo tira-se partido de maneira racional das vantagens que se pode obter das diferentes modalidades de veículos empregados, com os trens elétricos, metrô, ônibus, bondes, etc.

No Brasil, até o advento da EBTU, os únicos transportes urbanos projetados foram os trens elétricos do Rio e São Paulo, e depois os metrô. O resto era uma embrulhada de milhares de empresas de ônibus, muitas vezes percorrendo o mesmo itinerário em vias públicas supercongestionadas, e por isto mesmo com baixíssimo rendimento.

Assim, as primeiras ações da EBTU foram no sentido de racionalizar os transportes urbanos no País, tratando do entrosamento dos diferentes modos existentes para que o rendimento final fosse elevado.

Outra preocupação da EBTU foi a manutenção de uma tarifa que não ultrapassasse os 5% do salário mínimo.

Para isto, criaram-se na Empresa, fundos especiais, como o de renovação da frota, pesquisa, novos combustíveis etc., e que garantiram durante muito tempo uma tarifa compatível com o poder aquisitivo do assalariado brasileiro.

Hoje, Sr. Presidente e Srs. Senadores, exatamente porque a EBTU perdeu muito de suas atribuições, inclusive os fundos que lhe garantiam ação pronta e objetiva na área dos transportes urbanos, é que a tarifa nos maiores centros urbanos do País já atinge à casa dos 40% do salário mínimo do usuário.

Ora, Sr. Presidente e Srs. Senadores, como a maioria dos assalariados brasileiros não pode trabalhar sem utilizar um meio de transporte e como no Brasil este transporte é pago à vista, pode-se calcular a angústia de um trabalhador ao ter que decidir se compra alimentos para

a família ou gasta o dinheiro disponível no pagamento de sua passagem ida e volta para o trabalho.

Penso que, dentre as dificuldades por que passam os nossos trabalhadores no momento, a maior é aquela referente ao ter que pagar para poder trabalhar.

De fato, se o trabalhador deixa de pagar a casa própria, ele pode obter um parcelamento; se não paga a luz ou a água, ainda tem tolerância de 30 dias. Quanto ao transporte, não: ou paga ou não vai trabalhar.

Se este transporte está custando em alguns centros urbanos do País cerca de 40% do salário mínimo, creio que já está justificado o presente Projeto de Lei, que espero ver aprovado com toda urgência, pelas duas Casas do Congresso Nacional.

Em nosso País, Sr. Presidente e Srs. Senadores, o trigo é subsidiado e serve mais à classe de maior renda, já que o pobre nem pão pode mais comprar, e o transporte urbano, salvo trens elétricos, não tem qualquer tipo de subsídio.

Cada vez que sobe o preço dos combustíveis no País, e isto está ocorrendo quase que mensalmente, o transporte urbano sobe em proporção bem maior. Como o salário mínimo não acompanha esta incontrolável variação dos preços, fácil é compreender-se o drama que vive o trabalhador brasileiro, quando diariamente tem que decidir se compra alimentos ou se se transporta para o trabalho.

Na maioria dos países desenvolvidos do mundo, o transporte urbano é altamente subsidiado.

Está na hora, pois, de, nós os representantes do povo no Congresso Nacional, aprovando esta proposição, garantirmos ao trabalhador brasileiro a oportunidade de gastar menos com o transporte urbano, sobrando mais de seus minguados rendimentos para atender a outros itens vitais para sua sobrevivência e de sua família.

Era a justificação que desejava fazer com relação a este Projeto de Lei, que ora apresento à consideração do Congresso Nacional, nesta Casa do Parlamento brasileiro. (Muito bem!)

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. ALBERTO SILVA EM SEU DISCURSO:

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI Nº 1.555,
DE 27 DE MAIO DE 1977

Estabelece normas para a distribuição e aplicação dos recursos provenientes do adicional do Imposto Único sobre Combustíveis Líquidos e Gasosos.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 55, item II, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º As parcelas que couberem aos Estados, ao Distrito Federal, aos Territórios Federais e Municípios, provenientes do adicional do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, a que se referem o artigo 12 e seu parágrafo 2º da Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975, ser-lhes-ão entregues trimestralmente pelo Banco do Brasil S.A., em conformidade com os índices para distribuição de quotas-partes definidos pela Secretaria de Planejamento da Presidência da República, na forma da legislação vigente.

Art. 2º Os recursos referidos no artigo anterior serão aplicados na conformidade dos programas a serem apresentados pelos beneficiários, de acordo com as diretrizes e prioridades estabelecidas pela Secretaria de Planejamento da Presidência da República, em articulação com os organismos setoriais da União, especialmente com o Ministério dos Transportes, quando envolverem transportes urbanos.

Parágrafo único. Ficam isentos da apresentação de programas de aplicação os Municípios cujas sedes tenham população inferior a 40.000 (quarenta mil) habi-

tantes, mesmo que localizados em regiões metropolitanas.

Art. 3º Os Estados onde existem regiões metropolitanas aplicarão, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) das parcelas que lhes competirem em projetos e programas específicos dessas regiões.

Art. 4º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 27 de maio de 1977; 156ª da Independência e 89ª da República. — ERNESTO GEISEL — Mário Henrique Simonsen — Dyrceu Araújo Nogueira — Shigeaki Ueki — Elcio Costa Couto.

DECRETO-LEI Nº 1.691,
DE 2 DE AGOSTO DE 1979

Altera a legislação do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, da Taxa Rodoviária Única, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 55, item II, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º A partir de 1º de janeiro de 1980, as alíquotas do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, incidentes sobre os produtos indicados no artigo 1º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, com a redação dada pelo artigo 1º do Decreto-lei 1.420, de 9 de outubro de 1975, serão as seguintes:

	%
— Gás Liquefeito de Petróleo (GLP)	10
— Gasolina de Aviação	62
— Querosene de Aviação	52
— Gasolina Automotiva, Tipo A	73
— Gasolina Automotiva, Tipo B	104
— Querosene e "Signal Oil"	18
— Óleo Diesel	26
— Óleo Combustível	Isento
— Óleos Lubrificantes simples, compostos ou emulsivos, a granel ou embalados no país	156 a 198
— Óleos Lubrificantes simples, compostos ou emulsivos embalados importados	182 a 234
— Naftas e "White Spirits" derivados do petróleo	73

Art. 2º A alínea "e" do artigo 13, item II, da Lei nº 4.452, de 5 de novembro de 1964, passa a vigorar com a seguinte redação:

"c) uma parcela adicional no preço de combustível de baixo ponto de fluidez, correspondente a 3% (três por cento) do preço ex-refinaria."

Art. 3º Fica acrescentada ao artigo 13, item II, da Lei nº 4.452, de 5 de novembro de 1964, a seguinte alínea:

"n) uma parcela de valor correspondente a 12,5% (doze e meio por cento) do custo CIF do petróleo bruto importado, observadas as normas que trata o § 1º do art. 1º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, destinada ao financiamento de programas de mobilização energética."

Art. 4º O disposto no artigo 15 da Lei nº 4.452, de 5 de novembro de 1964, não se aplica à parcela prevista na alínea "n" do seu artigo 13, item II, a qual será recolhida pelas refinarias, como receita orçamentária da União, à conta do Tesouro Nacional.

Art. 5º O artigo 2º do Decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º A Taxa Rodoviária Única será cobrada segundo tabelas baixadas, anualmente, pelo Ministro dos Transportes, devendo considerar-se, na elaboração de referidas tabelas, o peso, a potência, a

capacidade máxima de tração, o ano de fabricação, a cilindrada, o número de eixos, o tipo de combustível e as dimensões do veículo.

§ 1º O valor devido pelo contribuinte não excederá dos limites abaixo indicados:

I — 7% (sete por cento) do valor venal fixado para carros de passeio, inclusive de esporte e de corrida, bem como camionetas de uso misto e veículos utilitários;

II — 3% (três por cento) do valor venal fixado para os veículos mencionados no item I, detentores de permissão para transporte público de passageiros, bem como veículos movidos exclusivamente a álcool, jipes, furgões e camionetas tipo "pick-up";

III — 2% (dois por cento) do valor venal fixado para os demais veículos, inclusive motocicletas e ciclomotores.

§ 2º A renovação anual do licenciamento de veículos automotores, obedecida a correspondência com o algarismo final da placa de identificação, far-se-á, em todo o território nacional, nos seguintes meses:

- I — final 1, fevereiro;
- II — final 2, março;
- III — final 3, abril;
- IV — final 4, maio;
- V — final 5, junho;
- VI — final 6, julho;
- VII — final 7, agosto;
- VIII — final 8, setembro;
- IX — final 9, outubro;
- X — final 0, novembro.

§ 3º O esquema estabelecido no parágrafo anterior poderá ser alterado pelo Poder Executivo.

§ 4º A taxa de que trata este artigo será paga até o último dia do mês anterior àquele previsto para renovação da licença anual do veículo."

Art. 6º A Taxa Rodoviária Única será recolhida como receita orçamentária da União, à conta do Tesouro Nacional.

§ 1º Vedadas quaisquer reduções ou deduções, inclusive para atendimento de despesas com fiscalização, processamento e distribuição, do produto da arrecadação da Taxa Rodoviária Única destinar-se-ão:

I — 45% (quarenta e cinco por cento) aos Estados e seus Municípios, Distrito Federal e Territórios;

II — 26% (vinte e seis por cento) à União;

III — 17% (dezessete por cento) ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, para incorporação ao Fundo de que trata o artigo 4º, item II, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969;

IV — 12% (doze por cento) ao Fundo de que trata o artigo 14 da Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975.

§ 2º O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem efetuará, mensalmente, para fins de distribuição, o cálculo das quotas-partes destinadas aos Estados e seus Municípios, Distrito Federal e Territórios.

§ 3º Os Estados, o Distrito Federal, os Territórios e os Municípios disporão, nas suas leis orçamentárias, sobre a aplicação da parte que lhes couber na arrecadação da Taxa Rodoviária Única em gastos de conservação, melhoramentos e sinalização de vias públicas, destinando, pelo menos 36% (trinta e seis por cento) do que receberam a programas de mobilização energética, segundo as diretrizes da Comissão Nacional de Energia.

Art. 7º Dos recursos previstos na alínea "n" do artigo 13, item II, da Lei nº 4.452, de 5 de novembro de 1964, e no item II do artigo 6º, parágrafo 1º, deste Decreto-lei, destinar-se-ão:

I — 1/3 (um terço) ao Programa Nacional do Alcool — PROÁLCOOL, sob a supervisão do Ministério da Indústria e do Comércio;

II — 1/3 (um terço) ao Programa de Transportes Alternativos para Economia de Combustíveis, sob a supervisão do Ministério dos Transportes;

III — 1/3 (um terço) ao Programa de Desenvolvimento do Carvão e Outras Fontes Alternativas de Energia, sob a supervisão do Ministério das Minas e Energia.

Art. 8º Este Decreto-lei produzirá efeitos a partir de 1º de janeiro de 1980, revogadas, na mesma data, as disposições em contrário, especialmente os artigos 5º e 6º do Decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, o artigo 1º do Decreto-lei nº 1.242, de 30 de outubro de 1972, a Lei nº 5.841, de 6 de dezembro de 1972, o artigo 13 e a letra "b" do artigo 14, parágrafo 2º, da Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975.

Brasília, 2 de agosto de 1979; 158º da Independência e 91º da República. **JOÃO B. FIGUEIREDO** — **Karlos Rischbieter** — **Eliseu Resende** — **Delfim Netto** — **João Camilo Penna** — **Cesar Cals Filho** — **Daniilo Venturini** — **Mário Henrique Simonsen** — **Said Farhat**.

**DECRETO-LEI Nº 1.886,
DE 26 DE OUTUBRO DE 1981**

Modifica a redação de dispositivo do Decreto-lei nº 1.691, de 2 de agosto de 1979, que altera a legislação da taxa Rodoviária Única, e dá outras providências.

O Vice-Presidente da República, no exercício do cargo de Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 55, item II, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º O parágrafo primeiro do artigo 6º do Decreto-lei nº 1.691, de 2 de agosto de 1979, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 1º Do produto líquido da arrecadação da Taxa Rodoviária Única, observada a legislação pertinente, distribuir-se-ão:

I — aos Estados e seus Municípios, Distrito Federal e Territórios, 45% (quarenta e cinco por cento);

II — à União, 40,5% (quarenta inteiros e cinco décimos por cento), no exercício de 1981, e 55% (cinquenta e cinco por cento) a partir de 1982;

III — ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem — DNER, 8,5% (oito inteiros e cinco décimos por cento) em 1981, para incorporação ao Fundo de que trata o artigo 4º, item II, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969;

IV — à Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, 6% (seis por cento), em 1981, à conta do Fundo de que trata o artigo 14, da Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1985."

Art. 2º O Ministro Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República e os Ministros da Fazenda e dos Transportes, em ato conjunto, fixarão as condições e limites das despesas administrativas dos serviços de arrecadação da Taxa Rodoviária Única.

Art. 3º As tabelas anuais para cobrança da Taxa Rodoviária Única serão baixadas pelo Ministro da Fazenda, por proposta do Ministério dos Transportes.

Art. 4º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 26 de outubro de 1981; 160º da Independência e 93º da República. — **AURELIANO CHAVES** — **Ernane Galvêas** — **Eliseu Resende** — **José Flávio Pécora**.

**DECRETO Nº 89.396,
DE 22 DE FEVEREIRO DE 1984**

Autoriza a Rede Ferroviária Federal S.A. — RFFSA a, mantida a condição de subsidiária, mudar a denominação e objeto social da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. — ENGEFER, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe conferem os itens III e V, do artigo 81 da Constituição e tendo em vista o disposto nos artigos 5º, da Lei

nº 3.115, de 16 de março de 1957; 5º, § 3º, da Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975; e 237 e seu § 1º, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976,

DECRETA:

Art. 1º Fica a Rede Ferroviária Federal S.A. — RFFSA autorizada a alterar seu objeto social e bem assim a denominação e o objeto social da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. — ENGEFER, autorizada a constituir-se pelo Decreto nº 74.242, de 28 de junho de 1974, mantida a condição de subsidiária.

Art. 2º As atividades que vêm constituindo o objeto social da RFFSA, enumeradas no parágrafo 2º deste artigo, serão absorvidas pela nova Companhia.

§ 1º A ENGEFER passará a denominar-se Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

§ 2º A Companhia Brasileira de Trens Urbanos terá como objeto social:

I — a execução dos planos e programas, aprovados pelo Ministério dos Transportes, em consonância com o Plano Nacional de Viação e destinados a reger os serviços de transporte ferroviário urbano constantes do Sistema Nacional de Transportes Urbanos;

II — o planejamento, o estudo, os projetos, a construção e implantação de serviços de transporte de pessoas, por trem de superfície, nas Regiões Metropolitanas, cidades e aglomerados urbanos que justifiquem a existência desses serviços em estreita consonância com a política de transporte e desenvolvimento urbano da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos — EBTU nos termos da Lei nº 6.261/75;

III — a operação e a exploração comercial dos serviços de transportes ferroviário urbano e suburbano;

IV — o gerenciamento das participações societárias da União, RFFSA e EBTU em empresas de transporte ferroviário metropolitano e urbano, de pessoas;

V — a execução de atividades conexas que lhe permitam melhor atender seu objeto social.

§ 3º A Companhia Brasileira de Trens Urbanos absorverá, em sucessão trabalhista, o pessoal da RFFSA aplicado em transporte ferroviário suburbano.

§ 4º A RFFSA levará ao capital da Companhia Brasileira de Trens Urbanos o acervo patrimonial afetado aos serviços ferroviários urbanos e será sucedida, civil e comercialmente, por esta, nos direitos e obrigações relacionados com os serviços ferroviários urbanos atualmente a seu cargo.

Art. 3º As atividades que vêm constituindo objeto social da ENGEFER serão absorvidas pela RFFSA.

§ 1º A RFFSA absorverá, como sucessora trabalhista, o pessoal atualmente empregado na ENGEFER, aplicado em atividades não compatíveis com o novo objeto social da Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

§ 2º A RFFSA absorverá os ativos operacionais da ENGEFER que sejam incompatíveis com o objeto social da Companhia Brasileira de Trens Urbanos, subrogando-se, em sucessão civil e comercial, nos direitos e obrigações resultantes das obras de engenharia ferroviária que estiverem a cargo da ENGEFER.

Art. 4º Fica a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos autorizada a subscrever capital na Companhia Brasileira de Trens Urbanos, podendo:

I — aportar capital;

II — converter, em ações, créditos decorrentes de aplicações financeiras na construção de serviços ferroviários urbanos e metropolitanos;

III — integralizar o capital da Companhia com ações de que seja detentora em empresas ferroviárias urbanas e metropolitanas.

Art. 5º A Companhia Brasileira de Trens Urbanos terá sede no Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, devendo constituir unidades regionais, nas capitais de Estado onde implante ou explore serviços relacionados com seu objeto social.

Art. 6º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 22 de fevereiro de 1984; 163º da Independência e 96º da República. — **JOÃO FIGUEIREDO** — **Claudio Soares Severo** — **Delfim Netto**.

**DECRETO Nº 77.406,
DE 12 DE ABRIL DE 1976**

Cría a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos — EBTU, aprova seu Estatuto e dá outras providências.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o artigo 81, itens III e V da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975.

DECRETA:

Art. 1º É constituída, nos termos da Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975, a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos — EBTU, vinculada ao Ministério dos Transportes.

Art. 2º Fica aprovado o estatuto da EBTU, que a este acompanha.

Art. 3º Os atos constitutivos da EBTU serão arquivados no registro competente independentemente de quaisquer outras formalidades.

Art. 4º A EBTU será instalada no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da publicação deste Decreto.

Art. 5º O regime jurídico do Pessoal da EBTU será o da legislação trabalhista.

Art. 6º Compete à EBTU no contexto das atribuições estabelecidas pela Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975, exercer a coordenação técnica dos planos programas e projetos que incluam a realização de investimentos em transportes urbanos e cuja execução envolva a atuação técnico-administrativa ou a cooperação financeira de órgãos e entidades da administração federal, direta e indireta.

Parágrafo único. A coordenação técnica referida neste artigo terá por propósito básico:

a) promover a compatibilização das políticas metropolitanas e locais dos transportes urbanos com o planejamento integrado de desenvolvimento das respectivas regiões metropolitanas ou áreas urbanas, bem com as políticas nacionais de transportes e de desenvolvimento urbano;

b) disciplinar a realização de investimentos em transportes urbanos com recursos provenientes dos órgãos e entidades do Poder Público Federal.

Art. 7º A execução de planos, programas e projetos que envolvam investimentos em transportes urbanos, quando de iniciativa de órgãos e entidades da administração federal, direta e indireta, ou com sua participação técnica ou financeira, será sempre precedida de exame pela EBTU, ficando condicionada, a tal exame, a alocação de recursos financeiros destinados ao aludido fim.

Parágrafo único. Compreendem-se na disposição constante deste artigo os recursos destinados ao financiamento, sob qualquer modalidade, de investimentos em transportes urbanos, provenientes:

a) do Orçamento da União;

b) dos orçamentos de entidades da administração federal indireta;

c) de fundos geridos por bancos governamentais e demais órgãos e entidades da administração federal direta e indireta, com destinação específica total ou parcial a transportes urbanos ou coletivos.

d) de convênios, acordos ou contratos de caráter internacional de que a União, participe através de organismos de sua administração direta ou indireta, observado o disposto no Decreto-lei nº 1.312, de 15 de fevereiro de 1974.

Art. 8º A EBTU é o órgão Central do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, estabelecido na Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975.

Art. 9º A prestação anual de contas da administração da EBTU será submetida ao Ministro de Estado dos Transportes que, com seu pronunciamento e a documentação referida no art. 42 do Decreto-lei nº 199, de 25 de fevereiro de 1967, a enviará ao Tribunal de Contas da União, dentro do prazo de 120 (cento e vinte) dias contados do encerramento do exercício social da Empresa.

Art. 10. O capital inicial da EBTU é de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), pertencente integralmente à União nos termos do artigo 7º da Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975, e proveniente de crédito especial aberto pelo Decreto nº 76.915, de 26 de dezembro de 1975.

Art. 11. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 12 de abril de 1976; 155ª da Independência e 88ª da República. — ERNESTO GEISEL — Dyrceu Araújo Nogueira — João Paulo dos Reis Velloso.

ESTATUTO DA EMPRESA BRASILEIRA DOS TRANSPORTES URBANOS — E.B.T.U.

CAPÍTULO I

Da Denominação e Personalidade Jurídica

Art. 1º Sob a denominação social de Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos — EBTU, fica constituída uma empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes com personalidade jurídica de direito privado com patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, nos termos do artigo 5º item II, do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, alterado pelo Decreto-lei nº 900, de 29 de setembro de 1969 que se regerá pela Lei nº 6.281 de 14 de novembro de 1975 pelo presente Estatuto e demais normas de direito aplicáveis.

CAPÍTULO II

Da Sede, Foro e Duração

Art. 2º A EBTU terá sede e foro em Brasília, Distrito Federal e jurisdição em todo o País, na forma do disposto neste Estatuto, podendo mediante deliberação do Conselho de Administração:

a) Participar do capital de outras empresas, fundações ou sociedades de economia mista, instituídas pelo Poder Público nos âmbitos federal, estadual ou municipal, e cujos objetivos e atividades sejam relacionados com transportes urbanos;

b) Estabelecer escritórios e dependências em qualquer parte do território nacional.

Art. 3º O prazo de duração da EBTU é indeterminado.

CAPÍTULO III

Dos Objetivos Sociais

Art. 4º São objetivos da EBTU:

I — Assessorar o Ministro dos Transportes na formulação da Política Nacional dos Transportes Urbanos;

II — Promover e coordenar, como Órgão Central do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, a execução da Política Nacional dos Transportes Urbanos, observando sua compatibilização com a Política Nacional de Transportes e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano;

III — Promover a implantação de um processo nacional de planejamento dos transportes urbanos bem como exercer a coordenação técnica dos planos, programas e projetos que incluam a realização de investimentos em transportes urbanos e cuja execução envolva a atuação Técnico-administrativa ou a cooperação financeira de órgãos e entidades da administração federal, direta ou indireta, tendo em vista com esse desempenho:

a) a compatibilização das políticas metropolitanas e locais de transportes urbanos com o planejamento inte-

grado de desenvolvimento das respectivas regiões metropolitanas ou áreas urbanas bem como com as Políticas Nacionais de Transportes e de Desenvolvimento Urbano e respectivas prioridades;

b) o disciplinamento da realização de investimentos em transportes urbanos com recursos provenientes dos órgãos e entidades do Poder Público Federal;

IV — Promover e coordenar o esquema nacional de elaboração, análise e implementação dos planos diretos de transportes metropolitanos e municipais urbanos;

V — Representar o Ministério dos Transportes junto aos órgãos interministeriais existentes ou que venham a ser criados com atribuições para formulação ou execução da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano;

VI — Dar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo vinculados à Política Nacional dos Transportes Urbanos e ao órgão coordenador e normativo do Sistema Nacional de Trânsito;

VII — Atuar de forma integrada com entidades afins do Ministério dos Transportes ou ao mesmo vinculadas, com os demais órgãos federais e com os mecanismos existentes ou que venham a ser criados nas regiões metropolitanas e demais áreas urbanas relacionadas com a formulação, implantação e execução da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano;

VIII — Promover, coordenar e assistir financeiramente, junto a entidades públicas locais, projetos e implantação de programas de melhoria da capacidade e segurança do tráfego urbano;

IX — Promover as medidas de coordenação e assistência técnica e de apoio financeiro aos mecanismos metropolitanos e locais, executores da Política Nacional dos Transportes Urbanos;

X — Opinar quanto à prioridade e a viabilidade técnica e econômica de projetos de transportes urbanos;

XI — Promover e realizar o desenvolvimento da tecnologia dos transportes urbanos;

XII — Promover e estimular o desenvolvimento de recursos humanos, através do treinamento e aperfeiçoamento de pessoal especializado necessário ao planejamento, projeto, implantação e operação dos sistemas dos transportes urbanos;

XIII — Organizar e manter um banco de dados gerais sobre transportes urbanos a nível nacional;

XIV — Promover a captação interna ou externa de recursos a serem aplicados pelas entidades componentes do Sistema Nacional dos Transportes urbanos;

XV — Gerir o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos — FDTU;

XVI — Gerir a participação societária do Governo Federal em empresas ligadas ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos.

§ 1º Os serviços realizados pela EBTU, para terceiros serão contratados através de instrumentos adequados e mediante justa remuneração.

§ 2º A EBTU poderá prestar seus serviços a entidades públicas ou privadas nacionais, estrangeiras ou internacionais, mediante convênios ou contratos.

Art. 5º Para a consecução dos objetivos previstos no art. 6º item IV, da lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975, compete à EBTU o prévio exame de planos, programas e projetos que envolvam investimentos em transportes urbanos, quando de iniciativa de órgãos e entidades da administração federal, direta e indireta, ou com sua participação técnica ou financeira ficando condicionada a tal exame a alocação de recursos financeiros destinados a tal fim.

Parágrafo único. Compreendem-se na disposição constante deste artigo os recursos destinados ao financiamento, sob qualquer modalidade de investimentos em transportes urbanos, provenientes:

a) do Orçamento da União;

b) dos orçamentos das entidades da administração federal indireta;

c) do Fundo Nacional de Desenvolvimento (FND) e do Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU), bem como de outros fundos ou repasses geridos por bancos governamentais ou por órgãos e entidades da administração federal direta e indireta;

d) de convênios, acordos ou contratos de caráter internacional de que a União participe através de organismos de sua administração direta ou indireta, observado o disposto no Decreto-lei nº 1.312, de 15 de fevereiro de 1974.

CAPÍTULO IV

Do Capital Social

Art. 6º O capital inicial da EBTU é de Cr\$ 100.000.000 (cem milhões de cruzeiros) pertencente integralmente à União.

Art. 7º O capital da EBTU poderá ser aumentado mediante:

I — participação de outras pessoas de direito público interno, bem como de entidades de administração indireta da União dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, mantidos 51% (cinquenta e um por cento) do capital na propriedade da União;

II — incorporação de lucros, reservas, bens, valores, direitos e outros recursos que a União destinar para esse fim;

III — correção monetária e reavaliação do ativo, de acordo com a legislação vigente.

CAPÍTULO V

Dos recursos financeiros

Art. 8º Além dos recursos destinados à formação e aumento do capital social, a EBTU contará com os seguintes recursos:

I — as dotações orçamentárias a ela consignadas;

II — as receitas decorrentes da prestação de serviços;

III — as receitas patrimoniais;

IV — o produto de operações de crédito;

V — as doações;

VI — as receitas provenientes da administração do FDTU, bem como dos repasses de outros Fundos, limitadas ao máximo de 3% (três por cento) do valor dos aludidos Fundos e repasses;

VII — os recursos provenientes de outras fontes.

Art. 9º Nos convênios acordos, ajustes ou contratos celebrados com entidades estrangeiras ou internacionais, a EBTU poderá aceitar as cláusulas e condições usuais nessas operações inclusive o compromisso de dirimir por arbitramento, as dúvidas e controvérsias.

CAPÍTULO VI

Da Administração

Art. 10. A EBTU tem a seguinte estrutura básica:

I — Órgãos de Administração Superior:

a) Conselho de Administração;

b) Presidência;

c) Diretoria;

II — Órgãos Operacionais;

III — Órgãos de Apoio Tecnológico;

IV — Órgãos de Apoio Administrativo;

V — Conselho Fiscal.

Art. 11. Os regimentos da Empresa, aprovados pelo Conselho de Administração, definirão e estabelecerão:

I — a estrutura organizacional e atribuições específicas da Presidência, Diretoria, dos Órgãos Operacionais, Órgãos de Apoio Tecnológico e Administrativo;

II — as competências dos respectivos dirigentes;

III — funcionamento e atribuições específicas do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal.

SEÇÃO I

Do Conselho de Administração

Art. 12. O Conselho de Administração da EBTU será integrado pelo Ministro de Estado dos Transportes, que o presidirá, pelo Presidente da EBTU e por 5 (cinco) membros designados pelo Ministro de Estado dos Transportes, escolhidos entre brasileiros de reconhecida capacidade técnica em atividades relacionadas com a Política Nacional de Transportes, a Política Nacional dos Transportes Urbanos e o Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º Em seus impedimentos, o Presidente do Conselho de Administração será substituído pelo Secretário-Geral do Ministério dos Transportes e o Presidente da EBTU pelo Diretor da Empresa por ele designado.

§ 2º Os membros designados do Conselho de Administração terão suplentes, também designados pelo Ministro de Estado dos Transportes.

§ 3º O prazo de mandato dos membros designados do Conselho de Administração, e seus respectivos Suplentes, será de 4 (quatro) anos, podendo ser reconduzidos.

Art. 13. O Conselho de Administração da EBTU reunir-se-á em sessões ordinárias mensais e, extraordinariamente, quando convocado pelo Presidente.

Art. 14. Compete ao Conselho de Administração:

I — aprovar as medidas necessárias à formulação, implantação e execução da Política Nacional dos Transportes Urbanos, em consonância com as políticas nacionais de transportes e de desenvolvimento urbano;

II — aprovar normas para implantação e funcionamento de um sistema nacional de planejamento dos transportes urbanos, objetivando a compatibilização das políticas metropolitanas e locais dos transportes urbanos com o planejamento integrado de desenvolvimento das regiões metropolitanas ou áreas urbanas, bem assim com as políticas nacionais de transportes e de desenvolvimento urbano;

III — aprovar princípios e normas visando à promoção e coordenação do esquema nacional de elaboração análise e implementação dos planos diretores de transportes metropolitanos e municipais urbanos;

IV — aprovar normas objetivando disciplinar a gestão da participação societária do Governo federal em empresas ligadas ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos;

V — deliberar sobre o estabelecimento de escritórios e dependências em qualquer parte do território nacional, assim como sobre a participação da EBTU no capital acionário de outras entidades;

VI — aprovar princípios e regras atinentes à gestão do FDTU;

VII — disciplinar a atuação da EBTU no que concerne à coordenação técnica dos planos, programas e projetos que incluam a realização de investimentos em transportes urbanos com o apoio técnico ou financeiro da administração federal direta ou indireta;

VIII — aprovar normas gerais que regulem a concessão de apoio financeiro aos organismos metropolitanos e locais componentes do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos;

IX — deliberar sobre os programas, projetos e propostas orçamentárias das empresas às quais a EBTU vier a se associar;

X — aprovar normas para operacionalizar os mecanismos necessários à articulação da EBTU com outros serviços do Poder Público e do setor privado, no que concerne ao transporte e ao desenvolvimento urbano;

XI — disciplinar a captação interna ou externa de recursos destinados a aplicação pelas entidades correspondentes do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, normatizando a elaboração das respectivas propostas;

XII — deliberar sobre a comprovação da aplicação de recursos pelas empresas associadas ou subsidiárias da EBTU e respectivas execuções orçamentárias promovendo a avaliação de seus resultados;

XIII — aprovar normas gerais para a celebração de convênios, ajustes e contratos de que a EBTU participe;

XIV — autorizar a contratação de empresas idôneas e de comprovada competência técnica para a prestação de serviços de auditoria independente;

XV — aprovar os programas de trabalho anuais, plurianuais e especiais da EBTU e, bem assim, os respectivos orçamentos-programas;

XVI — aprovar os quadros de pessoal da EBTU, tabelas de remuneração e demais vantagens;

XVII — aprovar critérios para elaboração de tabelas de remuneração de serviços prestados pela EBTU;

XVIII — autorizar a locação, oneração e alienação de bens imóveis da EBTU;

XIX — fazer proposições de aumento de capital da EBTU;

XX — conceder licença aos membros da Diretoria e designar substituto para quaisquer deles em caso de licença ou de vacância nesta última hipótese até a nomeação do novo ocupante do cargo;

XXI — aprovar os Regimentos Internos da Empresa;

XXII — resolver os casos omissos deste Estatuto;

XXIII — propor alteração do Estatuto da EBTU.

Art. 15. O Conselho de Administração deliberará por maioria de votos de todos os seus membros cabendo ao Presidente o voto de desempate.

Parágrafo único. O Ministro de Estado dos Transportes poderá aprovar à sua decisão qualquer matéria submetida ao julgamento do Órgão sempre que o entender necessário ou conveniente aos interesses da Empresa.

SEÇÃO II

Do Presidente e Diretores

Art. 16. O Presidente da Empresa será nomeado pelo Presidente da República por indicação do Ministro de Estado dos Transportes devendo a escolha recair em brasileiro com notórios conhecimentos das atividades desenvolvidas pela EBTU ou comprovada experiência administrativa.

Art. 17. Compete ao Presidente da EBTU planejar, organizar, dirigir, orientar, coordenar e controlar as atividades técnicas e administrativas da Empresa e, em especial:

I — representar a Empresa em juízo e fora dele, podendo, para tanto, constituir procuradores;

II — praticar todos os atos inerentes à gestão da Empresa, desde que não se incluam na competência do Conselho de Administração;

III — orientar coordenar e supervisionar os estudos destinados a instruir as matérias que, na forma estatutária, devam ser objeto de apreciação pelo Conselho de Administração;

IV — supervisionar, coordenar e orientar a elaboração dos demais trabalhos a cargo da estrutura técnico-administrativa da Empresa;

V — elaborar normas gerais de ação e atos implementadores do Estatuto e Regimentos da Empresa, visando ao normal funcionamento dos respectivos serviços;

VI — exercer a supervisão superior do funcionamento dos órgãos da Empresa;

VII — participar das reuniões do Conselho de Administração;

VIII — atribuir responsabilidades específicas aos Diretores da Empresa supervisionando-lhes o respectivo trabalho;

IX — admitir, promover, designar, licenciar, transferir, remover e dispensar empregados, bem como aplicar-lhes penalidades disciplinares;

X — solicitar que servidores públicos sejam postos à disposição da Empresa, nos termos da legislação vigente;

XI — autorizar a alienação de bens móveis, equipamentos e materiais considerados não necessários às atividades da Empresa;

XII — cumprir e fazer cumprir as normas em vigor na empresa, emanadas do Conselho de Administração;

XIII — encaminhar aos órgãos competentes do Ministério dos Transportes e de outras áreas governamentais relatórios, documentos e informações que devam ser apresentados, para efeito de acompanhamento das atividades da empresa;

XIV — designar os representantes da Empresa nas Assembleias Gerais das Empresas de que a EBTU participar;

XV — assinar ou delegar poderes para assinatura de convênios, contratos e ajustes;

XVI — criar e extinguir grupos de trabalho especiais e designar os seus integrantes;

XVII — submeter ao Ministro de Estado dos Transportes, até 15 de março do ano seguinte a prestação de contas do exercício findo, acompanhada do pronunciamento do Conselho Fiscal e de certificado de auditoria independente;

XVIII — homologar os processos de licitação, podendo delegar tais atribuições;

XIX — praticar todos os demais atos que lhe forem cometidos pelo Ministro de Estado dos transportes e pelo Conselho de Administração.

Art. 18. Para auxiliar o Presidente na Administração da Empresa e supervisão de suas atividades técnicas e administrativas, haverá um mínimo de 2 (dois) e um máximo de 4 (quatro) Diretores, sem designação especial, nomeados pelo Ministro de Estado dos Transportes por indicação do Presidente.

Art. 19. Compete a cada Diretor coordenar orientar e supervisionar, com a colaboração de todos os órgãos e unidades da estrutura organizacional da Empresa, os assuntos da área funcional que lhe for atribuída especialmente pelo Presidente, bem como exercer outros encargos que por este forem atribuídos ou delegados.

Art. 20. A Empresa ficará obrigada com terceiros em atos, contratos, cheques, endossos, ordens de pagamento, títulos de crédito e quaisquer outras obrigações, mediante as assinaturas do Presidente e de um Diretor, de 2 (dois) Diretores em conjunto ou de um Diretor juntamente com um procurador.

Parágrafo único. Os Diretores e Procurador mencionados no caput deste artigo serão expressamente constituídos pelo Presidente da Empresa, com poderes especiais e prazo certo.

CAPÍTULO VII

Do Conselho Fiscal

Art. 21. O Conselho Fiscal da EBTU será constituído de 3 (três) membros efetivos e 3 (três) suplentes, de reconhecida capacidade designados pelo Ministro de Estado dos Transportes, pelo prazo de 1 (um) ano, admitida a recondução.

Art. 22. Ao Conselho Fiscal compete:

I — examinar os balanços, relatórios financeiros e prestações de contas da EBTU, restituindo-os ao Presidente da Empresa, com o respectivo pronunciamento;

II — acompanhar a execução financeira e orçamentária da EBTU, podendo examinar livros e documentos e requisitar informações;

III — articular-se com órgãos de auditoria contratados pela EBTU facilitando-lhes o acesso aos documentos relativos à aplicação de recursos, relatórios financeiros e prestações de contas;

IV — manifestar-se sobre os gravames ou alienação de bens imóveis de propriedade da EBTU;

V — oferecer parecer às propostas de aumento do capital social.

Parágrafo único. No cumprimento de suas atribuições, o Conselho Fiscal poderá valer-se de auditoria interna ou assessoramento de perito contador no exame de balanços e prestações de contas.

CAPÍTULO VIII Do Pessoal

Art. 23. O pessoal da EBTU é regido pela legislação trabalhista sendo-lhe assegurada remuneração compatível com as condições de serviço e do mercado de trabalho.

Art. 24. O ingresso no quadro de pessoal da Empresa, excetuados os cargos de confiança, será feito mediante prova de capacitação.

Art. 25. Para execução de serviços especializados, a Empresa poderá contratar pessoas físicas ou jurídicas de reconhecida capacidade.

Art. 26. Em todos os contratos de trabalho firmados pela EBTU será consignado que o empregado admitido poderá ser transferido para qualquer ponto do território nacional, de acordo com as necessidades do serviço.

Art. 27. A EBTU poderá também utilizar para desempenho de suas atividades, servidores federais, estaduais ou municipais tanto de órgãos da Administração Direta quanto de entidades da Administração Indireta, postos à sua disposição na forma da legislação aplicável.

§ 1º Os servidores a que se refere este artigo, enquanto estiverem prestando serviços na EBTU:

I — ficarão sujeitos às normas regulamentares sobre administração de pessoal da Empresa, que lhes pagará a importância correspondente ao emprego respectivo do seu quadro de pessoal; e

II — permanecerão vinculadas para efeito da previdência social de regime que possuíam no órgão de origem.

§ 2º Os servidores que detenham regime previdenciário próprio serão descontadas pela Empresa as contribuições devidas ao respectivo órgão da previdência as quais serão por ela recolhidas nas épocas oportunas.

CAPÍTULO IX Do exercício social

Art. 28. O exercício social da EBTU corresponderá ao ano civil levantando obrigatoriamente o seu balanço em 31 de dezembro de cada ano, para todos os fins de direito.

Art. 29. Os resultados aprovados em balanço quando superavitários terão a destinação que o Ministro de Estado dos Transportes determinar estabelecida desde logo prioridade para sua utilização no aumento do capital da Empresa.

Parágrafo único. É vedado a utilização dos recursos a que se refere este artigo para concessão de qualquer tipo de gratificação ao pessoal da EBTU.

CAPÍTULO X Das Disposições Finais

Art. 30. A retribuição dos membros designados do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal bem como a remuneração do Presidente e dos Diretores da EBTU será fixada pelo Ministro de Estado dos Transportes.

Parágrafo único. Os Suplentes e Substitutos dos órgãos colegiados referidos neste artigo só terão direito a retribuição quando em efetivo exercício.

Art. 31. Este Estatuto poderá ser alterado por proposta do Conselho de Administração ao Ministro de Estado dos Transportes que se concordar com as reformulações sugeridas os submeterá à consideração do Presidente da República.

Art. 32. Em caso de extinção da EBTU seus bens e direitos atendidos os encargos e responsabilidades assumidos reverterão ao patrimônio da União e às pessoas jurídicas que participaram dos aumentos de capital proporcionalmente à respectiva integralização.

LEI Nº 6.261, DE 14 DE NOVEMBRO DE 1975

Dispõe sobre o Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, autoriza a criação da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos e dá outras providências.

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei.

Art. 1º Fica incluída no documento representativo do Plano Nacional de Viação, aprovado pelo art. 1º da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, a seção 7, com a redação seguinte:

“7 — Sistema Nacional dos Transportes Urbanos;
7.1 — conceituação.”

Art. 2º A alínea m do artigo 3º da Lei nº 5.917-73 passa a vigorar com a redação seguinte:

m) os sistemas metropolitanos municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão; sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações.”

Art. 3º O item 1.2 do documento anexo à Lei nº 5.917 passa a vigorar com a seguinte redação:

“1.2 — O Sistema Nacional de Viação é constituído dos conjuntos dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário, Aeroviário e de Transportes Urbanos e compreende:

a) infra-estrutura viária, que abrange as redes correspondentes às modalidades de transportes citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares;

b) estrutura operacional, compreendendo o conjunto de meios e atividades estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infra-estrutura mencionada na alínea anterior;

c) mecanismos de regulamentação e de concessão referentes à construção e operação das referidas infra-estrutura e estrutura operacional.”

Parágrafo único. A seção 7 criada pelo artigo 1º desta Lei terá a seguinte redação:

“7 — Sistema Nacional dos Transportes Urbanos
7.1 — Conceituação

7.1.0 — O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano.

7.1.1 — Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem:

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal;

b) os sistemas de transportes públicos sobre os trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas;

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras.

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado.

7.1.2 — Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas.

7.1.3 — Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas.”

Art. 4º O Sistema Nacional de Transportes Urbanos deverá ser constituído dos seguintes níveis, organizações e instrumentos:

I — Nível nacional: Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos — EBTU, a que se refere o artigo 5º desta Lei, como entidade promotora e coordenadora da implantação da Política Nacional dos Transportes Urbanos, definida pelo Ministério dos Transportes, em articulação com o órgão responsável pela coordenação da política urbana nacional.

II — Níveis estadual metropolitano e municipal:

a) Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos, responsáveis pela elaboração dos planos de transportes para as respectivas regiões metropolitanas, coordenando-lhes a implementação, com a cooperação da EBTU; empresas coordenadoras a nível local, se for o caso, nas áreas não compreendidas pelas Regiões Metropolitanas.

b) Empresas executoras, a nível estadual metropolitano ou municipal, assim como os demais órgãos responsáveis pela implementação de projetos de transporte metropolitano ou municipal urbano.

Art. 5º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir uma empresa pública, na forma definida no inciso II do artigo 5º do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, alterado pelo Decreto-lei nº 900, de 29 de setembro de 1969, denominada Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos — EBTU, vinculada ao Ministério dos Transportes.

§ 1º A EBTU terá sede e foro no Distrito Federal, e o prazo de sua duração será indeterminado.

§ 2º A EBTU terá jurisdição em todo o território nacional, atuando de forma integrada com entidades afins do Ministério dos Transportes ou a este vinculadas e com as demais entidades federais envolvidas com a formulação e execução da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e com os mecanismos criados em regiões metropolitanas e demais áreas urbanas, na forma do disposto nesta Lei.

§ 3º A EBTU poderá participar do capital de outras empresas cujas atividades sejam relacionadas com os transportes urbanos.

Art. 6º A EBTU tem por finalidade promover a efetivação da política nacional dos transportes urbanos, competindo-lhe, especialmente, em articulação com o órgão coordenador da política urbana nacional:

I — Promover e coordenar o esquema nacional de elaboração, análise e implementação dos planos diretores de transportes metropolitanos e municipais urbanos;

II — gerir a participação societária do Governo Federal em empresas ligadas ao Sistema Nacional de Transportes Urbanos;

III — gerir o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos, de que trata o artigo 14 desta Lei;

IV — opinar quanto à prioridade e à viabilidade técnica e econômica de projetos de transportes urbanos;

V — Promover a implantação de um processo nacional de planejamento dos transportes urbanos, como instrumento de compatibilização das políticas metropolitanas e locais dos transportes urbanos com o planejamento integrado de desenvolvimento das respectivas regiões metropolitanas ou áreas urbanas, bem como com a Política Nacional de Transportes e de Desenvolvimento Urbano;

VI — promover e realizar o desenvolvimento da tecnologia de transportes urbanos.

§ 1º Os serviços realizados pela EBTU serão executados, sob regime jurídico adequado para o caso, mediante justa remuneração.

§ 2º É facultado à EBTU prestar serviços a entidades públicas ou privadas, mediante convênios ou contratos.

Art. 7º O capital inicial da EBTU, que pertencerá exclusivamente à União, será de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), a ser integralizado.

Art. 8º São recursos da EBTU:

I — os de capital;

II — as dotações orçamentárias a ela consignadas;

III — as receitas decorrentes da prestação de serviços;

IV — as receitas patrimoniais.

V — o produto de operações de crédito;

VI — as doações;

VII — os recursos provenientes de outras origens.

Art. 9º O regime jurídico do pessoal da EBTU será o da legislação trabalhista.

Art. 10. A prestação de contas da EBTU será submetida ao Ministro dos Transportes que, com seu pronunciamento e a documentação prevista no art. 42 do Decreto-lei nº 199, de 25 de fevereiro de 1967, a enviará ao Tribunal de Contas da União dentro do prazo de cento e vinte dias, contados da data do encerramento de cada exercício.

Art. 11. A EBTU reger-se-á por esta Lei, pelos Estatutos, que serão aprovados por decreto, e, subsidiariamente, pelas demais normas de direito aplicáveis.

§ 1º Dos Estatutos de que trata este artigo constará a composição da administração da empresa e as atribuições de seus dirigentes.

§ 2º O decreto que aprovar os Estatutos fixará a data da instalação da EBTU.

Art. 12. É instituído, a partir de 1º de março de 1976, um adicional de 12% (doze por cento) do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos — IULCLG, a ser arrecadado simultaneamente com o referido tributo.

§ 1º A parcela que cabe à União no adicional de que trata este artigo será destinada ao Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano (FNDU), cabendo ao Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU), referido no artigo 14 desta Lei, 75% (setenta e cinco por cento) da mencionada parcela.

§ 2º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios destinarão a desenvolvimento urbano a parte do adicional que lhes couber, da qual os Estados e o Distrito Federal aplicarão 75% (setenta e cinco por cento) em Transportes Urbanos.

Art. 13. Fica instituído na Taxa Rodoviária Única (TRU), devida, anualmente, por proprietário de carro de passeio, um adicional de até 0,5% (meio por cento) sobre o valor venal fixado para aqueles veículos, a ser arrecadado simultaneamente com o referido tributo, que poderá ser parcelado.

Parágrafo único O adicional, como receita da União, será creditado ao FNDU, na subconta do FDTU.

Art. 14. Fica criado, como subconta do FNDU, o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU), destinado a prover recursos para a execução da Política Nacional de Transportes Urbanos.

§ 1º Integrarão o FDTU:

a) 75% (setenta e cinco por cento) da parte da União no adicional do IULCLG, de que trata o § 1º do artigo 12;

b) o valor adicional da TRU, instituído no artigo 13, assim como 35% da quota da União, já existente, na referida TRU;

c) os recursos dos Estados, Territórios e Distrito Federal transferidos ao Fundo, mediante convênios ou acordos;

d) os recursos dos municípios integrantes de Regiões Metropolitanas, transferidos ao Fundo, mediante convênios ou acordos;

e) créditos orçamentários e adicionais da União destinados à execução dos investimentos em transportes urbanos ou para a cobertura de seus custos operacionais;

f) recursos oriundos de programas especiais;

g) recursos provenientes de contratos, convênios e ajustes;

h) recursos de outras fontes.

§ 2º A destinação dos recursos do FDTU será estabelecida mediante aprovação do Presidente da República, por proposta do Ministro dos Transportes e do Ministro Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República.

§ 3º A administração do FDTU competirá à EBTU.

§ 4º Observada a programação aprovada, os recursos do FDTU serão aplicados a fundo perdido, para participação de capital ou mediante operações de crédito, neste último caso com a intermediação necessária de agente financeiro oficial.

Art. 15. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros) para atender à integralização do capital inicial da EBTU.

Parágrafo único. A abertura do crédito autorizado neste artigo será compensada mediante cancelamento de dotações constantes do Orçamento da União para o corrente exercício, de que trata a Lei nº 6.187, de 16 de dezembro de 1974.

Art. 16. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 14 de novembro de 1975; 154ª da Independência e 87ª da República. — ERNESTO GEISEL — Mário Henrique Simonsen — Newton Cyro Braga — Shigeaki Ueki — João Paulo dos Reis Velloso.

O SR. PRESIDENTE (Enéas Faria) — Concedo a palavra ao nobre Senador Humberto Lucena, como Líder do PMDB.

O SR. HUMBERTO LUCENA PRONUNCIA DISCURSO QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERÁ PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. PRESIDENTE (Enéas Faria) — Concedo a palavra ao nobre Senador Roberto Saturnino, como Líder do PDT.

O SR. ROBERTO SATURNINO (PDT — RJ. Como Líder, pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Quero fazer uma breve referência ao problema instalado em Volta Redonda, com a situação dos trabalhadores da Companhia Siderúrgica Nacional e da Fábrica de Estruturas Metálicas, uma empresa subsidiária da CSN.

Como sabem os Srs. Senadores, em memorável decisão, o Tribunal Superior do Trabalho confirmou a decisão do Tribunal Regional do Estado do Rio, concedendo 4% de produtividade e 100% de horas extras aos trabalhadores da Companhia Siderúrgica, reclamados esses benefícios por um dissídio coletivo instaurado em 1982. Em consequência dessa decisão judicial, a Diretoria da Companhia Siderúrgica propôs aos trabalhadores, ao Sindicato dos Trabalhadores, um parcelamento no pagamento desses benefícios. Embora produzindo perdas no valor aquisitivo para os trabalhadores, acabou sendo aceita essa proposta por parte do Sindicato, que a encaminhou numa assembléia. E os trabalhadores aceitaram as condições propostas pela Direção da Empresa, dando uma demonstração de tolerância e de maturidade, tendo em vista, enfim, as condições políticas delicadas por que atravessa o País. Mas, depois de praticamente feito este acordo entre os trabalhadores da CSN e a Direção da empresa, surgiu um impasse com os empregados da Fábrica de Estruturas Metálicas, a FEM, visto que os trabalhadores dessa Fábrica, dessa subsidiária, cujo tratamento salarial sempre acompanhou o tratamento salarial dado aos empregados da CSN, os trabalhadores da FEM não haviam entrado com o mesmo dissídio dos trabalhadores da Companhia Siderúrgica Nacional. E nessas circunstâncias, a Diretoria da FEM, da subsidiária, sentiu-se impossibilitada de conceder as mesmas vantagens e os mesmos benefícios decorrentes daquela memorável decisão judicial.

É até compreensível que a Direção da Fábrica de Estruturas Metálicas assim tenha agido em razão de estar no fim de seu mandato e não estar, por conseguinte, investida daquela autoridade necessária para uma decisão desta natureza.

Mas, o fato é que diante dessa atitude que tem suas razões, diante dessa atitude da direção da FEM, os trabalhadores da Companhia Siderúrgica Nacional decidiram entrar em greve, em solidariedade aos seus companheiros da Fábrica de Estruturas Metálicas, pois ficariam sem os benefícios ganhos pelos trabalhadores da CSN.

O SR. PRESIDENTE (Enéas Faria) (Fazendo soar a campainha.) — Senador Roberto Saturnino, a Mesa pede a compreensão de V. Exª para interromper, por alguns instantes, o seu pronunciamento e comunicar ao Plenário que prorroga, na forma regimental, por quinze minutos, a Hora do Expediente.

O SR. ROBERTO SATURNINO — Muito obrigado a V. Exª.

O Sr. Nelson Carneiro — Permite V. Exª um aparte?

O SR. ROBERTO SATURNINO — Com muito prazer.

O Sr. Nelson Carneiro — O meu aparte é de inteira solidariedade com o pronunciamento que V. Exª está fazendo. Já ocupei esta tribuna para focalizar a situação em que se encontram os operários da Siderúrgica Nacional e da Fábrica de Estruturas Metálicas, em consequência da decisão do Tribunal Superior do Trabalho. Resta ao Governo encontrar uma fórmula e, para isto, tem contado com a absoluta tolerância e compreensão dos operários da Siderúrgica. Estou certo de que o Ministro do Trabalho se esforçará para encontrar uma solução dada a boa vontade, a excepcional boa vontade, dos trabalhadores daquela poderosa empresa.

O SR. ROBERTO SATURNINO — Muito obrigado, nobre Senador. É exatamente este o apelo que eu ia fazer, ao final do meu pronunciamento de hoje, mostrando que, não obstante terem decidido a greve, que se deveria deflagrar hoje, às 16 horas, os trabalhadores receberam um apelo do Sr. Ministro do Trabalho, Almir Pazzianot-

to, no sentido de adiarem, postergarem essa decisão, a fim de que se sentassem a uma mesa de negociações, depois de amanhã, quarta-feira, em busca de solução que pudesse satisfazer a ambas as partes. E os trabalhadores metalúrgicos de Volta Redonda e a Direção do seu Sindicato, a partir da proposta do próprio Presidente Juarez Antunes, os trabalhadores, em mais uma demonstração de tolerância, de boa-vontade, de maturidade, de compreensão da delicadeza do momento político, acederam ao apelo do Sr. Ministro e concordaram em postergar o movimento e não deflagrá-lo hoje, às 16 horas.

Assim, está previsto um encontro de negociações entre as duas partes na quarta-feira próxima, e o nosso apelo é dirigido aos Srs. Ministros Almir Pazzianotto e Roberto Gusmão, ambos têm demonstrado um comportamento bastante positivo, bastante construtivo neste episódio para que eles, como Ministros investidos da autoridade que a Diretoria da FEM não tem, o que é compreensível, encontrem solução autorizativa no sentido de que a FEM possa também pagar aos seus trabalhadores os mesmos benefícios já concedidos, pela decisão judicial, aos trabalhadores da CSN. E, dessa maneira, atendidos com um acréscimo de menos de 20% da despesa global decorrente dessa decisão judicial, despesa esta que será parcelada em prejuízo do próprio poder aquisitivo dos trabalhadores, para que desta forma se encontre, então, uma solução que possa fazer com que a greve não seja deflagrada, não haja nenhum prejuízo para as duas companhias, nem para a Cidade de Volta Redonda, nem para o Estado do Rio de Janeiro, à Nação brasileira e, tampouco, para os trabalhadores, e assim se componha, politicamente, uma solução que a todos interessa.

Fica aqui, Sr. Presidente, secundado pela voz autorizada do Senador Nelson Carneiro, o meu apelo aos Ministros Almir Pazzianotto e Roberto Gusmão para que, nesse encontro com os representantes dos trabalhadores, seja encontrada a fórmula que permita o pagamento, por parte da FEM, também aos três mil metalúrgicos que são companheiros dos dezoito mil da CSN, os quais ficaram solidários em decorrência da disparidade de tratamento que seria aplicado sobre os da FEM, sem a concordância dos dezoito mil metalúrgicos da Companhia Siderúrgica Nacional.

Era o que tinha dizer, nesta tarde. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Enéas Faria) — Sobre a mesa, projeto de lei que vai ser lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 48, DE 1985

Dispõe sobre a destinação do produto da arrecadação da taxa Rodoviária Única e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Dos recursos previstos no item II do parágrafo 1º do artigo 6º do Decreto-lei nº 1.691, de 2 de agosto de 1979, com a redação dada pelo artigo 1º do Decreto-lei nº 1.886, de 26 de outubro de 1981, serão transferidos à Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos 12% (doze por cento), a partir de 1985, à conta do Fundo de que trata o artigo 14 da Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975.

Art. 2º Fica a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos autorizada a firmar convênios com os Estados e Municípios, no sentido de subsidiar até 45% (quarenta e cinco por cento) o custo das tarifas de transporte urbano, desde que concedido por aquelas pessoas jurídicas de direito público o subsídio de 10% (dez por cento) do referido custo a cargo de cada uma.

Art. 3º Destinar-se-á à cobertura das despesas decorrentes da celebração dos convênios de que trata o artigo anterior parcela não inferior a 50% (cinquenta por cento) dos recursos transferidos à conta do Fundo de

Desenvolvimento dos Transportes Urbanos, nos termos do artigo 1º desta Lei.

Art. 4º Ficam os Estados autorizados a utilizarem os recursos previstos no item I do parágrafo 1º do artigo 6º do Decreto-lei nº 1.691, de 2 de agosto de 1979, com a redação dada pelo artigo 1º do Decreto-lei nº 1.886, de 26 de outubro de 1981, para fazer face às despesas com os convênios referidos no artigo anterior.

Art. 5º A parcela dos Municípios no subsídio referente aos convênios autorizados pelo artigo 2º desta Lei poderá ser integralizada, mediante a concessão de isenção do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza incidente sobre os serviços de transporte coletivo urbano.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

Gostaria que os nobres companheiros desta Casa tomassem conhecimento das razões que me levaram a propor a aprovação deste Projeto de Lei.

Retorno aos idos de 1975, quando, por iniciativa do Governo Geisel, foi criada a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos.

Tive a honra de receber a missão de implantá-la, fazendo-a funcionar dentro dos objetivos que nortearam sua criação.

Recursos substanciais oriundos da TRU e de parcela do Imposto Único Sobre Lubrificantes Líquidos e Gasosos eram colocados, por lei, à disposição da EBTU para que ela pudesse executar, em convênio com órgãos federais, estaduais e municipais, uma política inédita e praticamente desconhecida no País, isto é, o enquadramento do transporte urbano às regras universais que regem o assunto.

Com efeito, em qualquer País desenvolvido do mundo o problema do transporte urbano é objeto de projetos de engenharia de trânsito e tráfego, e por isto mesmo tira-se partido de maneira racional das vantagens que se pode obter das diferentes modalidades de veículos empregados, como os trens elétricos, metrô, ônibus, bondes etc.

No Brasil, até o advento da EBTU, os únicos transportes urbanos projetados foram os trens elétricos do Rio e São Paulo, e os metrô. O resto era uma embrulhada de milhares de empresas de ônibus, muitas vezes percorrendo o mesmo itinerário em vias públicas supercongestionadas, e por isto mesmo com baixíssimo rendimento.

Assim, as primeiras ações da EBTU foram no sentido de racionalizar os transportes urbanos no País, tratando do entrosamento dos diferentes modos existentes para que o rendimento final fosse elevado.

Outra preocupação da EBTU foi a manutenção de uma tarifa que não ultrapassasse os 5% do salário mínimo.

Para isto, criaram-se na Empresa fundos especiais, como o de renovação da frota, pesquisa, novos combustíveis etc., e que garantiram durante muito tempo uma tarifa compatível com o poder aquisitivo do assalariado brasileiro.

Hoje, Sr. Presidente e Senhores Senadores, exatamente porque a EBTU perdeu muito de suas atribuições, inclusive os fundos que lhe garantiam ação pronta e objetiva na área dos transportes urbanos, é que a tarifa nos maiores centros urbanos do País já atinge à casa dos 40% do salário mínimo do usuário.

Ora, Sr. Presidente, Senhores Senadores, como a maioria dos assalariados brasileiros não pode trabalhar sem utilizar um meio de transporte e como no Brasil este transporte é pago à vista, pode-se calcular a angústia de um trabalhador ao ter que decidir se compra alimentos para a família ou gasta o dinheiro disponível no pagamento de sua passagem ida e volta para o trabalho.

Penso que, dentre as dificuldades por que passam os nossos trabalhadores no momento, a maior é aquela referente ao ter que pagar para poder trabalhar.

De fato, se o trabalhador deixa de pagar a casa própria, ele pode obter um parcelamento; se não paga a luz ou a água, ainda tem uma tolerância de 30 dias. Quanto ao transporte, não: ou paga ou não vai trabalhar.

Se este transporte está custando em alguns centros urbanos do País cerca de 40% do salário mínimo, creio que já está justificado o presente Projeto de Lei, que espero ver aprovado com toda urgência, pelas duas Casas do Congresso Nacional.

Em nosso País, Senhor Presidente, Senhores Senadores, o trigo é subsidiado e serve mais à classe de maior renda, já que o pobre nem pão pode mais comprar, e o transporte urbano, salvo trens elétricos não tem qualquer tipo de subsídio.

Cada vez que sobe o preço dos combustíveis no País, e isto está ocorrendo quase que mensalmente, o transporte urbano sobe em proporção bem maior. Como o salário mínimo não acompanha esta incontrolável variação dos preços, fácil é compreender-se o drama que vive o trabalhador brasileiro, quando diariamente tem que decidir se compra alimentos ou se se transporta para o trabalho.

Na maioria dos países desenvolvidos do mundo, o transporte urbano é altamente subsidiado.

Está na hora, pois, de, nós os representantes do povo no Congresso Nacional, aprovando esta proposição, garantirmos ao trabalhador brasileiro a oportunidade de gastar menos com o transporte urbano, sobrando mais de seus minguados rendimentos para atender a outros itens vitais para sua sobrevivência e de sua família.

Era a justificação que desejava fazer com relação a este Projeto de Lei, que ora apresento à consideração do Congresso Nacional, nesta Casa do parlamento brasileiro.

Sala das Sessões, 1 de abril de 1985. — **Alberto Silva.**

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI Nº 1.691,
DE 2 DE AGOSTO DE 1979

Altera a legislação do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, da Taxa Rodoviária Única, e dá outras providências.

Art. 6º A Taxa Rodoviária Única será recolhida como receita orçamentária da União, à conta do Tesouro Nacional.

§ 1º Vedadas quaisquer reduções ou deduções, inclusive para atendimento de despesas com fiscalização, processamento e distribuição, do produto da arrecadação da Taxa Rodoviária Única destinar-se-ão:

I — 45% (quarenta e cinco por cento) aos Estados e seus Municípios, Distrito Federal e Territórios;

II — 26% (vinte e seis por cento) à União;

III — 17% (dezessete por cento) ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, para incorporação ao Fundo de que trata o artigo 4º, item II, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969;

IV — 12% (doze por cento) ao Fundo de que trata o artigo 14 da Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975.

§ 2º O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem efetuará, mensalmente, para fins de distribuição, o cálculo das quotas-partes destinadas aos Estados e seus Municípios, Distrito Federal e Territórios.

§ 3º Os Estados, o Distrito Federal, os Territórios e os Municípios disporão, nas suas leis orçamentárias, sobre a aplicação da parte que lhes couber na arrecadação da Taxa Rodoviária Única em gastos de conservação, melhoramentos e sinalização de vias públicas, destinando, pelo menos, 36% (trinta e seis por cento) do

que receberam a programas de mobilização energética, segundo as diretrizes da Comissão Nacional de Energia.

**DECRETO-LEI Nº 1.886,
DE 26 DE OUTUBRO DE 1981**

Modifica a redação de dispositivo do Decreto-lei nº 1.691, de 2 de agosto de 1979, que altera a legislação da Taxa Rodoviária Única, e dá outras providências.

O Vice-Presidente da República, no exercício do cargo de Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 55, item II, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º O parágrafo primeiro do artigo 6º do Decreto-lei nº 1.691, de 2 de agosto de 1979, passa a vigorar com a seguinte redação:

§ 1º Do produto líquido da arrecadação da Taxa Rodoviária Única, observada a legislação pertinente, distribuir-se-ão:

I — aos Estados e seus Municípios, Distrito Federal e Territórios, 45% (quarenta e cinco por cento);

II — à União, 40,5% (quarenta inteiros e cinco décimos por cento), no exercício de 1981, e 55% (cinquenta e cinco por cento) a partir de 1982;

III — ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem — DNER, 8,5 (oito inteiros e cinco décimos por cento) em 1981, para incorporação ao Fundo de que trata o artigo 4º, item II, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969;

IV — à Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, 6% (seis por cento), em 1981, à conta do Fundo de que trata o artigo 14 da Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975."

Art. 2º O Ministro-Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República e os Ministros da Fazenda e dos Transportes, em ato conjunto, fixarão as condições e limites das despesas administrativas dos serviços de arrecadação da Taxa Rodoviária Única.

Art. 3º As tabelas anuais para cobrança da Taxa Rodoviária Única serão baixadas pelo Ministro da Fazenda, por proposta do Ministério dos Transportes.

Art. 4º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 26 de outubro de 1981; 160º da Independência e 93º da República. — **AURELIANO CHAVES** — **Ernane Galvão** — **Eliseu Resende** — **José Flávio Pécora**.

LEI Nº 6.261, DE 14 DE NOVEMBRO DE 1975

Dispõe sobre o Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, autoriza a criação da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos e dá outras providências.

Art. 14. Fica criado, como subconta do FNDU, o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU), destinado a prover recursos para a execução da Política Nacional de Transportes Urbanos.

§ 1º Integrarão o FDTU:

a) 75% (setenta e cinco por cento) da parte da União no adicional do IULCLG, de que trata o § 1º do artigo 12;

b) o valor do adicional da TRU, instituído no artigo 13, assim como 35% da quota da União, já existente, na referida TRU;

c) os recursos dos Estados, Territórios e Distrito Federal transferidos ao Fundo, mediante convênios ou acordos;

d) os recursos dos Municípios integrantes de regiões metropolitanas, transferidos ao Fundo, mediante convênios ou acordos;

e) créditos orçamentários e adicionais da União destinados à execução dos investimentos em transportes urbanos ou para a cobertura de seus custos operacionais;

f) recursos oriundos de programas especiais;

g) recursos provenientes de contratos, convênios e ajustes;

h) recursos de outras fontes.

§ 2º A destinação dos recursos do FDTU será estabelecida mediante aprovação do Presidente da República, por proposta do Ministro dos Transportes e do Ministro-Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República.

§ 3º A administração do FDTU competirá à EBTU.

§ 4º Observada a programação aprovada, os recursos do FDTU serão aplicados a fundo perdido, para participação de capital ou mediante operações de crédito, neste último caso com a intermediação necessária de agente financeiro oficial.

(As Comissões de Constituição e Justiça, de Municípios e de Finanças.)

O SR. PRESIDENTE (Enéas Faria) — O projeto lido será publicado e remetido às comissões competentes.

Sobre a mesa, requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 56, DE 1985

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 233 do Regimento Interno, requeiro a transcrição, nos Anais do Senado, do editorial do Jornal **O Estado de S. Paulo**, edição de 31 de março de 1985, sob o título, "Armadilha para o Congresso".

Sala das Sessões, 1º de abril de 1985. — **Alexandre Costa**.

O Sr. Alexandre Costa — Sr. Presidente, peço a palavra para justificar o requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Enéas Faria) — Concedo a palavra ao nobre Sr. Senador Alexandre Costa para justificar o requerimento.

O SR. ALEXANDRE COSTA (PDS — MA. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O Jornal **O Estado de S. Paulo** dedica 3 colunas de seu editorial intitulado, "Armadilha Para o Congresso" em sua edição de 31 de março de 1985, tratando do escândalo financeiro dos Bancos Sulbrasileiro e Habitasul.

A Nova República, Sr. Presidente, não consultou o Congresso Nacional sobre as medidas de emergência tiradas *ipsis litteris* da cartilha do FMI, impondo à Nação dias mais amargos de restrições e privações, muito distantes das promessas fartas da demagogia das praças públicas. Quer-se fazer do Congresso Nacional cúmplice de um ato lesivo aos interesses da Nação e cuja natureza moral assemelha-se às soluções da hospitalização financeira, do saneamento das instituições de crédito vítimas da fraude, da má-fé e da incompetência da gestão dos negócios que, em última instância, visavam o benefício pessoal dos que deveriam ser punidos com a maior severidade pelas leis e repudiados pela consciência cívica.

Falaciosamente argüi-se com a catilina da manutenção de cerca de 24.000 (vinte e quatro mil) empregos como se um trilhão de cruzeiros não equivalesse a mais de 5.000.000 (cinco milhões) de salários mínimos, suficientes para manter mais de 400.000 (quatrocentos mil) empregos durante um ano, ou ainda, para ser mais incisivo, bastaria afirmar que esses recursos sustentariam 2.000.000 (dois milhões) de brasileiros durante um ano sob a tutela de programas emergenciais de combate ao desemprego.

Solicita-se ao Congresso Nacional que privilegie vinte e quatro mil desempregados quando no País existem milhões deles. É claro que esse argumento é o biombo que visa iludir a opinião pública para a constatação estarrecida do benefício que objetiva privilegiar os especuladores, a afastar da cadeia os poderosos estelionatários que ludibriaram a fé pública. É o caso de punir-se a Nação e não os criminosos!

Deve-se convir em que a solução que pesa sobre os ombros deste Congresso Nacional, configura um tratamento diferenciado para casos similares. Peço vênica, Sr. Presidente, para citar trecho do editorial de **O Estado de S. Paulo**:

"Na verdade, a História deu ao Poder Legislativo a capacidade de afirmar sua independência diante do Executivo, deixando claro que não trata de modos diferentes o credor do Sulbrasileiro e o do Brasilinvest. Se se insiste em dar tratamento diferenciado a assuntos que a rigor são capitulados nos mesmos artigos do Código Penal, diferença essa decorrente do fato de os responsáveis serem distintos, um paulista e banqueiro, outro gaúcho e militar da reserva, pelo menos se deveria ter o tino político de pagar alguma coisa aos credores do Brasilinvest; atentar para os desempregos que cria sua liquidação extrajudicial; para os abalos que a decisão provocou no sistema financeiro, para... para tantas coisas lembradas para aplacar a ira do lobby gaúcho. O Poder Legislativo pode corrigir essa impressão de que vale a pena ser banqueiro mal sucedido, desde que gaúcho e militar da reserva. Basta, simplesmente, mostrando ter independência ativa diante do Executivo, rejeitar o projeto de lei que o Vice-Presidente Sarney vai enviar-lhe."

Os recursos cuja liberalização se vai solicitar ao Congresso Nacional não de ser retirados do orçamento fiscal, implicando cortes de dispêndios em saúde pública, transportes e educação, pelos quais ampliam-se as doenças, a má conservação das estradas, e a carência de escolas públicas.

Cabe ao Congresso Nacional uma única postura: fazer-se respeitar, negando apoio a este novo escândalo onde se tenta legalizar o desvio injustificável do dinheiro público entendendo, embora, a difícil situação política em que se vê envolvida a Bancada do Rio Grande do Sul! A não ser assim, a Nova República deveria contemplar com imparcialidade — e da mesma forma que deseja fazê-lo no caso Sulbrasileiro/Habitasul, por uma questão de equanimidade e isonomia — tudo o que se fez, por via administrativa, no Banco Halles, na Corretora Laureano, na Delfim e na Coroa-Brastel, para citar apenas os casos de maior notoriedade.

São essas as razões que me autorizam a solicitar à Ilustre Presidência do Senado Federal a transcrição da matéria citada nos Anais desta Casa.

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

O SR. PRESIDENTE (Enéas Faria) — O requerimento lido e justificado pelo nobre autor, será publicado e submetido ao exame da Comissão Diretora.

Sobre a mesa, requerimentos que vão ser lidos pelo Sr. 1º-Secretário.

São lidos os seguintes

REQUERIMENTO Nº 57, DE 1985

Senhor Presidente:

Requeremos urgência, nos termos do art. 371, alínea "c" do Regimento interno, para o Ofício nº S/2, de 1985, do Governador do Estado do Rio Grande do Norte, solicitando autorização do Senado para realizar operação de crédito externo no valor de cinquenta milhões de dólares.

Sala das Sessões, 1º de abril de 1985. — **Gastão Müller** — **Moacyr Duarte**.

REQUERIMENTO Nº 58, DE 1985

Senhor Presidente:

Requeremos urgência, nos termos do art. 371, alínea "c" do Regimento Interno, para o Ofício S/8, de 1985, através do qual o Prefeito Municipal de Anápolis solicita autorização do Senado Federal para que aquela Prefeitura possa contratar operação de empréstimo externo, no valor de US\$ 3,500,000.00 (três milhões e quinhentos mil dólares).

Sala das Sessões, 1º de abril de 1985. — **Gastão Müller** — **Moacyr Duarte**.

O SR. PRESIDENTE (Enéas Faria) — Os requerimentos lidos serão incluídos na Ordem do Dia da sessão seguinte, nos termos regimentais.

COMPARECEM MAIS OS SRS. SENADORES:

Jutahy Magalhães — Henrique Santillo — Mauro Borges.

O SR. PRESIDENTE (Enéas Faria) — Está finda a Hora do Expediente.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Não há quorum para deliberação.

Em consequência, todas as matérias da pauta, constituídas do Requerimento nº 15/85 e Projetos de Lei do Senado nºs 26/79, 2/80, 18/80 e 320/80, em fase de votação, deixam de ser submetidas ao Plenário, ficando sua apreciação adiada para a próxima sessão.

O SR. PRESIDENTE (Enéas Faria) — Esgotadas as matérias da Ordem do Dia.

Volta-se à lista de oradores.

Concedo a palavra ao nobre Senador Itamar Franco.

O SR. ITAMAR FRANCO (PMDB — MG. Para uma comunicação de urgência.) — Sr. presidente, Srs. Senadores:

Solicitei a palavra para encaminhar o seguinte requerimento:

Na forma do que faculta o artigo 239 do Regimento Interno do Senado Federal e tendo em vista estar em tramitação o Projeto de Lei nº 101/84 — esse projeto é de nossa autoria e foi apresentado no dia 15-6-84 — que tem por escopo proibir o aporte de recursos públicos a entidades financeiras privadas, solicito sejam requeridas as seguintes informações ao Poder Executivo:

a) Quando foi, pela primeira vez, detectada, pelo Banco Central, evidência de irregularidade na gestão ou iliquidez no Banco Sulbrasileiro e no Grupo Financeiro Habitusul? Especificar as medidas adotadas em decorrência da constatação bem assim a posterior evolução dos negócios das instituições.

b) Fornecer cópia dos relatórios de auditoria a que foram submetidas as duas entidades financeiras ao longo dos três últimos anos.

c) Especificar minuciosamente os fatos que levaram o Banco Central a decretar a intervenção nas duas entidades financeiras mencionadas.

d) Qual o teor dos relatórios até agora apresentados pelo interventor designado pelo Banco Central?

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

O SR. PRESIDENTE (Enéas Faria) — Concedo a palavra ao nobre Senador Jorge Kalume, para uma comunicação de urgência.

O SR. JORGE KALUME (PDS — AC. Para uma comunicação urgente.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores: Encaminho à consideração da Mesa do Senado o seguinte requerimento:

Requeiro, com base no art. 239, item I, letra b do Regimento Interno, sejam solicitadas ao Excelentíssimo Se-

nhor Ministro da Indústria e do Comércio as informações que se seguem, com o fim de esclarecer-me sobre a política relacionada com a borracha.

1. Quantos hectares de seringueiras de cultivo existem no Brasil, especificando o local e a quantidade.

2. Esclarecer quais os valores aplicados, respectivamente, pelo Probor I, II e III.

3. Quantos hectares foram financiados pelo Probor I, II e III e os valores aplicados separadamente em cada região beneficiada.

4. Quantos hectares de seringueiras de cultivo, financiados pelo Probor, estão produzindo.

5. Qual foi a produção de borracha natural na Amazônia de 1970 a 1984, especificando cada ano.

6. Qual a produção de borracha natural de outros Estados, de 1970 a 1984, fora da Amazônia legal, nominando os Estados separadamente.

7. Qual foi o consumo, cada ano, de borracha natural de 1970 a 1984.

8. Qual foi a importação do exterior de borracha natural entre os anos de 1970 a 1984 e os respectivos valores em dólares.

9. Qual a produção de borracha sintética brasileira entre os anos de 1970 e 1984.

10. Houve importação de borracha sintética de exterior? Em caso positivo qual o valor dispendido em dólares entre os anos de 1970 a 1984.

Justificação

O assunto borracha, pela sua relevância, além do sentido econômico, também envolve o de segurança nacional, pois nos dias hodiernos a borracha representa matéria prima indispensável para a sobrevivência dos povos, haja vista o que aconteceu no período da segunda guerra mundial, quando os seringais produtores do oriente ficaram bloqueados pelas forças do eixo, deixando os aliados privados dessa matéria. E o Brasil foi conclamado a arrematar os seus seringais nativos, quase adormecidos pelo desinteresse do preço aviltado, para socorrer os necessitados. Daí o nosso desejo de obter os dados acima para podermos fazer uma avaliação da política adotada nesse setor.

Sr. Presidente, espero ser atendido dentro do prazo para podermos fazer uma avaliação, inclusive levarmos sugestões às autoridades constituídas, pois achamos que a borracha continua sendo o produto de primeira grandeza em qualquer país. O Brasil, não obstante ter sido o maior produtor de borracha do mundo, lamentavelmente, por inépcia das nossas autoridades, perdeu essa hegemonia.

Espero que, a partir de agora, com as medidas adotadas anteriormente, possamos alcançar um patamar bem elevado.

Aproveito a oportunidade para, mais uma vez, pedir ao Sr. Ministro da Fazenda que libere a Amazônia das medidas de suspensão, por 60 dias, dos financiamentos à agropecuária e, em especial, à borracha; "a anêmicos não se receita jejum, mas alimentação robusta."

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

O SR. PRESIDENTE (Passos Pôrto) — Concedo a palavra ao nobre Senador Aderbal Jurema, como Líder do Partido da Frente Liberal.

O SR. ADERBAL JUREMA (PFL — PE. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Venho a esta tribuna tratar de assunto muito do meu gosto — educação — motivado pela Exposição de Motivos apresentada a Sua Excelência o Presidente José Sarney, pelo meu conterrâneo, o Ministro da Educação, Senador Marco Maciel. S. Ex.ª, naquela Exposição de Motivos, faz análise sucinta da atual situação do ensino superior no Brasil. Ao fazer essa análise, séria, sem alardes, objetiva, sem perder, no entanto, o seu conteúdo filosófico, toca em alguns pontos fundamentais que devem ser objeto de estudo da comissão nomeada pelo Presidente

da República, por solicitação de Sua Excelência. Desde que entrei nesta Casa, tenho falado constantemente da necessidade de colocarmos a universidade brasileira dentro do contexto do desenvolvimento; tenho falado, aqui, várias vezes, do desencontro entre a formação das nossas elites universitárias e o mercado de trabalho nacional.

Sr. Presidente, tenho várias vezes assinalado o desvirtuamento da universidade brasileira gratuita em função da universidade brasileira paga. Sr. Presidente Passos Pôrto, observamos neste País que os cursos gratuitos funcionam durante o dia e à noite funcionam os cursos das universidades pagas. Então, por aí se vê o desencontro da universidade com a realidade nacional, o desencontro dos objetivos universitários com o desenvolvimento nacional, por isso é que me sensibilizei com a exposição de motivos do Ministro Marco Maciel.

E há alguns anos, em uma das minhas viagens ao exterior, encontrei em Madri este livrinho que data de 1979. Pois bem, Sr. Presidente, o título do livro é "Universidad, Fábrica de Parados". Em 1979, dois professores espanhóis, com a colaboração de estudantes e de professores auxiliares, faziam uma pesquisa sobre a universidade na Espanha, e chegavam à conclusão que também se poderia ter no Brasil: de que a distribuição setorial da força de trabalho não encontrava correspondência nos cursos que estavam sendo ministrados aos estudantes. Havia, então, este desencontro terrível — desencontro entre o que a universidade precisava e o que a universidade estava dando.

Ora, Sr. Presidente e Srs. Senadores, sabemos que a universidade, nos tempos atuais, precisa acompanhar o desenvolvimento, não num carro a reboque, mas como uma locomotiva puxando a composição do progresso brasileiro. Por que, Sr. Presidente, Srs. Senadores? Porque ela está se transformando no Brasil como se transformou na Espanha, em uma fábrica de parados. Uma fábrica de desempregados.

Nós não conhecemos método algum seletivo no sentido de orientação profissional para que o aluno se matricule numa universidade. Temos aí o vestibular, o vestibular classificatório, vestibular esse que precisa de uma revisão. E tenho certeza de que a Comissão ilustre que o Ministro Marcos Maciel constituiu, de homens da universidade e de fora da universidade, essa Comissão haverá de verificar que o vestibular atual da universidade brasileira já se encontra superado, perfeitamente superado do ponto de vista pedagógico, do ponto de vista profissional e do ponto de vista social.

Não vou descer à análise dos erros do vestibular, do ponto de vista pedagógico, nem do ponto de vista social, mas poderíamos rapidamente chamar a atenção para a desigualdade existente neste País, quando se fala tanto em igualdade de oportunidades no setor educacional.

Sr. Presidente, vejamos o filho de um operário que se prepara para o vestibular, sem ter condições de pagar o famoso cursinho, e o filho de um Senador ou de um empresário que pode pagar o cursinho; há uma desigualdade muito grande entre vestibular do filho do operário e o do filho do privilegiado. Por quê? Porque o filho do operário é um autodidata, ele procurou através dos manuais adquiridos, Deus sabe como, se preparar para o vestibular, já o outro não, o outro teve uma orientação de elite. Então, a universidade, através deste vestibular, é uma universidade elitista e, aí, começa o desvio, porquanto alunos fazem o vestibular pensando somente no status, não na sua vocação; fazem um curso qualquer sem ter pendor para aquele curso.

Assim esta comissão que o Ministro Marco Maciel em boa hora constituiu deverá, sem dúvida, se preocupar também com a orientação do aluno desde o patamar do vestibular. Tendo certeza que ela não vai se preocupar apenas com a armadura técnico-científica da universidade porque, justiça se faça, com todos esses erros, com todas essas deficiências, nós temos um nível universitário respeitável.

Se olharmos para determinados centros, a começar pela Universidade de Brasília, onde trabalhei durante 14 anos como diretor de escola e professor, a Universidade Federal de Pernambuco e as suas congêneres, Rio de Janeiro e São Paulo, sobretudo São Paulo, temos um alto nível de professores. Mas o que nos falta é justamente uma reforma que eu chamaria de base para a Universidade. Estamos também esperando do Ministro Marco Maciel, porque quando anunciou esta Comissão para a Reforma do Ensino do Superior, ele disse que a sua grande meta era o ensino básico; e tem ele razão. Nós, modestos professores de administração escolar, onde ensinamos durante quarenta anos e nos aposentamos com Cr\$ 116.000, sabemos que o ensino básico, neste País, é o fundamental, por que, do contrário, nós estaremos naquela velha técnica da inversão da pirâmide, cuidando de verbas para o ensino universitário, dando ensino universitário gratuito para os que podem pagar universidade.

Essa é que é a realidade brasileira — e nos esquecendo que temos oito milhões de crianças aos 7 anos de idade que não encontram matrícula na escola primária.

Por isso, tem razão S. Ex^a o Ministro Marco Maciel quando diz que a sua meta prioritária será sem dúvida o ensino básico, mas que não poderia demorar mais tempo em constituir essa comissão, porque há um clamor que vem do Pará ao Rio Grande do Sul para que se modifiquem as estruturas obsoletas, superadas da universidade brasileira.

O Sr. Nivaldo Machado — V. Ex^a me permite um aparte, nobre Senador?

O SR. ADERBAL JUREMA — Com muito prazer, nobre Senador.

O Sr. Nivaldo Machado — Senador Aderbal Jurema, quando V. Ex^a decidiu ir à tribuna deste Senado para abordar o problema do ensino superior em nosso País, a partir da decisão do Governo calcada na exposição de motivos do Ministro da Educação, Senador Marco Maciel, destinada ao exame desse grave problema, nós, os seus companheiros do Senado, tínhamos certeza prévia de que ninguém mais do que V. Ex^a, professor ilustre por muitos anos em diversas universidades, principalmente na de Brasília, ninguém mais do que V. Ex^a — fãmos dizendo — teria condições de analisar o assunto de modo mais profundo. E as primeiras considerações que o nobre companheiro de representação popular está fazendo provam à saciedade essa nossa conclusão e demonstram, por outro lado, que esta Casa ouvirá de V. Ex^a, não diria só uma exposição definitiva sobre o problema, mas até pedagogicamente a aula de um homem que é capaz de debater e analisar esse problema, como quem melhor pudesse fazê-lo. Por isso estamos todos atentos à problemática educacional brasileira, marcada desde o início por distorções. Na sociedade atrasada do Império, quando se criaram escolas superiores antes de escolas primárias, não foi feita, por isso mesmo, a análise crítica dessas distorções. Este País quase marcou muitos aspectos da sua vida, através de posições contraditórias como esta. V. Ex^a sabe que nós chegamos, como está comprovado, a ter escolas superiores antes de números suficientes de escolas primárias para atender às necessidades do ensino elementar do povo brasileiro. Mas não só este fato, como outros, marcam exatamente este descompasso entre o País real e o País oficial. Quando V. Ex^a põe em destaque a grande diferença que há entre o aluno pobre e eu posso falar no aluno pobre e o aluno rico, que se prepara através dos cursinhos, que tem um suprimento muito grande, por outros meios, para formar uma boa bagagem e enfrentar o teste, o desafio do vestibular, V. Ex^a prova a sua experiência, a sua vivência como professor; e traz aqui nesta hora, para o Senado, a sua palavra autorizada, a sua palavra experiente e a sua palavra esclarecida, a respeito de um problema que nunca será demasclado repetir-se; já mereceu e continuará a merecer o apoio, a análise e a atenção desta Casa. Muito obrigado a V. Ex^a.

O SR. ADERBAL JUREMA — Agradeço a colaboração de V. Ex^a, Senador Nivaldo Machado, porquanto aqui falo por delegação do Líder do nosso Partido, Senador Carlos Chiarelli. E V. Ex^a, recém-chegado a esta Casa, vem trazer sem dúvida o seu depoimento de homem vivido politicamente desde a Câmara de Vereadores à Prefeitura de Olinda, à Deputação Estadual e, agora, ao Senado da República.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, ainda ontem eu estava aproveitando o meu domingo com a leitura de "Política na Cultura das Massas", de Alberto Boixadós. E ele escreve: "Os jovens que a Universidade atual lança ao mundo sabem muitas coisas, mas ignoram outras mais elementares talvez, e ainda mais essenciais." Verdades que são necessárias, verdades que nem sempre a Universidade proclama.

Pois bem, Sr. Presidente, dentro dessa problemática de que nos falou ainda há pouco o Senador Nivaldo Machado, o Presidente da República Tancredo Neves antecipou-se ao problema da Universidade brasileira, quando escreveu: "Quero ainda ressaltar a necessidade de darmos alta prioridade aos estudos orientados para a reforma do sistema educativo do País, inclusive de sua Universidade" — isso foi a fala de Tancredo Neves, através do Presidente em exercício José Sarney, em 17 de março de 1985 — inclusive de sua Universidade, atendendo aos reclamos que tantas vezes nos foram apresentados durante a campanha.

Uma comissão de alto nível, cujos nomes indicaremos em conjunto com o Exmo. Sr. Ministro da Educação e Cultura, está sendo incumbida de estudar a situação e formular propostas que possam ser imediatamente consideradas. "E é para me congratular com o Ministro da Educação e Cultura pela constituição, agora, desta comissão, que me encontro nesta tribuna. Para dizer ao Senado da República e ao povo brasileiro que, embora seja a reforma do ensino básico a prioritária, não podemos deixar de apoiar essa comissão criada pelo Ministro Marco Maciel, onde pontificam nomes da mais alta categoria intelectual deste País, e que não vou entrar em minúcias. Mas nós temos Amílcar Tupiassu, Mestre em Sociologia Política da Universidade de São Paulo; Bolívar Lamounier, Doutor em Ciência Política da Universidade da Califórnia; Caio Tácito Sá Pereira, Doutor em Direito, Membro do Conselho Federal de Educação; Carlos Nelson Coutinho, Professor de Filosofia do Colégio Bennett do Rio de Janeiro; Clementino Fraga Filho, Diretor do Hospital da Universidade Federal do Rio de Janeiro; Edmar Lisboa Bacha, Doutor pela Universidade de Yale, Professor da Universidade de Brasília; Eduardo de Lamônica Freire, Doutor em Medicina pela Universidade de Brasília, Reitor da Fundação da Universidade Federal de Mato Grosso; Fernando Jorge Lessa Sarmento, Pró-Reitor de Planejamento da Universidade Federal da Bahia; Francisco Javier Alfaya, estudante de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia; Guiomar Namo de Mello, Doutora em Educação; Haroldo Tavares, Doutor em Engenharia Nuclear e Diretor da Escola de Engenharia da Universidade do Maranhão; Jair Pereira dos Santos, Sindicalista; Jorge Gerdau, Bacharel em Direito e Empresário; José Leite Lopes, Professor do Instituto de Física da Universidade Federal do Rio de Janeiro, um dos maiores físicos internacionais; José Arthur Gianoti, Professor de Sociologia Geral da Universidade de São Paulo; Lourenço de Almeida Prado, monge beneditino, Médico, Professor de Filosofia do Mosteiro de São Bento; Luis Eduardo Wanderley, Doutor em Sociologia pela Universidade de São Paulo, Reitor da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo; Marly Moisés, Pedagoga; Paulo da Silveira Rosas — que eu conheço muito, que nós conhecemos muito, Senador Nivaldo Machado — Professor de Psicologia da Universidade Federal de Pernambuco; Roberto Cardoso de Oliveira, Professor da Universidade de Brasília; Romeu Ritter dos Reis, Professor de Pedagogia e Administração da Universidade de Strasburgo; Simone Schwartzmann, Dra.

em Ciências Políticas pela Universidade da Califórnia, Universidade de Berkeley, Universidade Pública do Estado da Califórnia e o Secretário-Executivo, José Eduard Faria, Doutor pela Universidade de São Paulo.

Vemos, portanto, Sr. Presidente, ao encerrar estas considerações em que trazemos o nosso apoio à atuação do Ministro Marco Maciel no Ministério da Educação, que a Universidade brasileira irá, sem dúvida, receber uma nova orientação.

O Professor de Administração Charles de Basque publicou um livro que teve repercussão mundial, editado pela Universidade de Paris, sob o título "A Universidade Desorientada". E é a esta universidade desorientada que chega essa comissão, em boa hora constituída pelo Ministro da Educação.

O Sr. Jorge Kalume — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. ADERBAL JUREMA — Com muito prazer, nobre Senador Jorge Kalume.

O Sr. Jorge Kalume — Este é um assunto que interessa a toda a Nação e a nós parlamentares. Isso muito nos toca e muito nos sensibiliza. Nós queremos, nesta oportunidade, fazer votos para que a comissão escolhida seja feliz e que consiga conduzir a Educação ao patamar que todos nós desejamos. Mas eu gostaria de lembrar a V. Ex^a, que é do Nordeste, que existe um hiato entre a educação e o estudante, que se chama fome. O que esperar, meu nobre colega, do jovem estudante mal alimentado, desde o seu nascimento. É outro problema que precisa ser acompanhado *pari passu* com o da educação. O jovem mal alimentado não pode estudar convenientemente, não pode assimilar, uma vez que tem o seu cérebro atrofiado. Este é um ponto que eu menciono para que conste também de suas considerações e da futura comissão. Minhas congratulações!

O SR. ADERBAL JUREMA — Senador Jorge Kalume, o seu aparte é autêntico e oportuno. Em 1955, era eu o Secretário de Educação e Cultura de Pernambuco e disse, certa vez, na Assembleia Legislativa, quando fui convidado para expor o meu programa de trabalho, que professores mal pagos não sabem ensinar; alunos com fome não podem aprender.

De maneira que, dentro desta realidade a que V. Ex^a chama a atenção, tenho certeza de que essa comissão de alto nível, constituída pelo Ministro Marco Maciel, irá, sem dúvida, apresentar um trabalho global sobre a crise da Universidade do Brasil. Por isso que o aparte de V. Ex^a foi muito oportuno.

Renovo aqui a esperança de que, com essa comissão, o Ministério da Educação comece, na nova República, a atuar de verdade. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Concedo a palavra ao eminente Senador Moacyr Duarte.

O SR. MOACYR DUARTE PRONUNCIA DISCURSO QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERÁ PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Concedo a palavra ao nobre Senador Carlos Chiarelli.

O SR. CARLOS CHIARELLI (PFL — RS. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Gostaria apenas de registrar, nesta oportunidade, e me parece que não poderíamos deixar de fazê-lo, um evento assaz auspicioso, de vez que neste momento ou dentro de alguns instantes, no Palácio do Planalto, Sua Excelência o Senhor Presidente da República em exercício, Senador José Sarney, estará com as lideranças do

Nordeste firmando documentos, confirmando um propósito e afirmando uma diretriz de Governo ao lançar o chamado Projeto Nordeste, através do qual, mediante recursos em boa parte originários de convênios com o Banco Mundial e, em parte, originários do Governo Federal, se dá efetivamente e afetivamente também a prioridade merecida ao Nordeste, com dotações globais que atingem, segundo estimativas extra-oficiais, números da ordem de oito trilhões de cruzeiros. Entendemos nós da Frente Liberal, entendemos nós sobretudo como gaúchos e sulistas, que um fato dessa natureza é merecedor de loas e aplausos, porque recursos públicos são canalizados a uma região que efetivamente tem sofrido e, no seu sofrimento, não tem perdido seu sentimento de lealdade, de solidariedade, e não tem deixado de dar a sua contribuição valiosa, indispensável e insubstituível ao processo de integração nacional e de desenvolvimento deste País. Era essa primeira manifestação que gostaria de fazer.

Em segundo lugar, queria dar ciência a esta Casa, informar a este Plenário, que no decurso do dia de hoje tivemos a oportunidade de participar, juntamente com Lideranças da Aliança Democrática, Líderes do PMDB, na Câmara dos Deputados e no Senado da República e o Líder da Frente Liberal na Câmara dos Deputados, de reuniões com a participação com assessores técnicos e elementos credenciados do Ministério da Fazenda, que aqui vieram trazer os elementos fundamentais do anteprojeto de lei, através do qual haverá o Poder Executivo de fazer chegar ao Congresso Nacional a proposta visando efetivamente a viabilização dessa prioridade essencial da Nova República, que é a garantia de empregos. Garantia de empregos que se traduzem, em primeiro lugar, na segurança e na continuidade de emprego desses 25 mil trabalhadores e trabalhadoras vinculados aos grupos Sulbrasileiro e Habitasul, tanto nas casas do Rio Grande do Sul, nas casas de Santa Catarina, no Paraná, nas casas do Centro-Oeste brasileiro, nas casas do Nordeste, enfim, nos 470 estabelecimentos espalhados por todo o Brasil. E através dessa decisão de Governo, que conta com o respaldo das Lideranças da Aliança Democrática — e vejo eu com muita alegria — com o respaldo das lideranças dos parlamentares de todos os Partidos, que têm a se lhe opor algumas vozes isoladas, que representam muitas vezes os interesses das grandes corporações financeiras. Os grandes bancos do centro do País que aguardavam nervosa e ansiosamente a expectativa de um ato de necrofilia financeira, tentar comprar espólios através de hasta pública que os fariam ainda mais poderosos, em um estímulo flagrante ao oligopólio, à concentração de renda, ao fortalecimento do poder econômico e à negação do princípio da Federação. Por isso, com muita satisfação, venho a esta tribuna registrar esses dois eventos. Dois eventos de profunda significação social, dois eventos de grande largueza e dimensão político-administrativa; dois eventos que caracterizam visão e sensibilidade do Congresso, das autoridades administrativas, enfim, sobretudo com relação ao aspecto do encaminhamento da chamada questão Sulbrasileiro, não mais as decisões herméticas, isoladas e distantes, não mais os eventos que não podemos sobre eles ter detalhamentos antecipados e entretecer diálogos largos, mas o encaminhamento da mensagem do projeto que chegará aqui e na Câmara dos Deputados para o debate.

O Sr. Alcides Saldanha — V. Ex^a me permite um aparte?

O SR. CARLOS CHIARELLI — Ouço V. Ex^a, com muito prazer.

O Sr. Alcides Saldanha — Enquanto V. Ex^a estava nas reuniões, nós estávamos neste plenário e ficamos

preocupados com algumas manifestações de alguns Senadores, aqui, a respeito do problema do Sulbrasileiro. Chegou um determinado jornal de São Paulo em seu editorial de ontem usar o termo: "Armadilha para o Congresso". Quando o que está acontecendo exatamente é o Poder Executivo, trazendo ao Congresso a oportunidade de manifestar-se, pela primeira vez nos últimos anos, valorizando o Congresso, inclusive, para que possa se manifestar livremente a respeito de um problema que toda a Nação nele deve estar interessada. Portanto, o termo armadilha, usado no editorial, não é muito feliz, como de resto o editorial lido aqui pelo ilustre Senador Raimundo Parente também nos preocupa, porque traz o caso do Sulbrasileiro a um conceito quase aritmético; pega os 900 bilhões que serão aportados, divide pelos 25 mil desempregados dos dois complexos financeiros e chega à conclusão de que daria para dar 400 mil empregos. Quando a verdade não é só essa! Primeiro: o aporte não é a fundo perdido, a União está investindo e receberá de volta dentro de um ano. É um investimento, portanto, a curto prazo; em segundo lugar, não se trata apenas — e isso já seria importante — dos 25 mil que seriam desempregados, trata-se da economia do Rio Grande do Sul, porque entre os 34 mil investidores que ficaram prejudicados, no momento da intervenção, não vamos encontrar nenhum especulador, vamos encontrar isto sim, pequenas e médias empresas do Rio Grande do Sul e cuja intervenção no banco ou a sua pulverização traria uma cadeia de falências e toda a economia do Rio Grande do Sul, sofreria conseqüências. Acho que esses pontos, nobre Senador, nós gaúchos temos que explicar, com uma certa coragem, o que realmente está acontecendo para que não se criem confusões. E como disse V. Ex^a, e muito bem, havia muita gente esperando que o Banco Sulbrasileiro se liquidasse, porque, afinal, são 440 agências por todo o País, são 440 cartas patentes que valem no mercado cerca de 20 bilhões de cruzeiros e que, liquidado, iriam para leilão.

O Sr. Moacyr Duarte — Permite V. Ex^a um aparte?

O Sr. Octávio Cardoso — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. CARLOS CHIARELLI — Ouço o Senador Moacyr Duarte. Em seguida, darei o aparte ao Senador Octávio Cardoso.

O Sr. Moacyr Duarte — Eminentíssimo Senador Carlos Chiarelli, a informação que V. Ex^a traz a este Plenário de que o Excelentíssimo Senhor Presidente da República teria convocado as lideranças do Nordeste para tranquilizá-las relativamente aos anunciados cortes orçamentários em projetos que atendem às necessidades das áreas econômica e social da região, essas informações desanuviavam um pouco as nossas preocupações, porque, ao que estamos sabendo, já há dois dias reuniram-se os Governadores dos Estados nordestinos para formularem um apelo veemente ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, no sentido de que não levasse avante os prenúncios que estavam sendo ventilados e os vaticínios que nos preocupavam enormemente, de que os principais programas que estão sendo executados e desenvolvidos no Nordeste teriam drásticos cortes em seus recursos, como o Projeto Sertanejo, o Programa de Desenvolvimento Rural Integrado, financiados pelo Banco Mundial, o FINOR, etc. Então, já que V. Ex^a nos alenta com essa informação, vamos aguardar mais alguns dias para chegarmos à conclusão se essas esperanças realmente irão se transmutar em realidade, como nós esperamos.

O SR. CARLOS CHIARELLI — Eu gostaria de, em agradecendo o aparte do Senador Moacyr Duarte, como de resto, também, o do Senador Alcides Saldanha, dizer a V. Ex^a que nós todos vemos com enorme sen-

sação de alegria e, inclusive, como ato de profunda justiça que esse trabalho continuado, essa pesquisa de campo que há tanto vem sendo levantada, essa colaboração de projetos detalhados, esse propor um programa global que seja muito mais realista com vistas às perspectivas reais de desenvolvimento integral de promoção da pessoa humana, que tudo isso está na filosofia e no projeto em si, chamado de Projeto Nordeste, que tudo isso passe a ter hoje a chancela formal da adesão, da homologação e da decisão da Presidência da República.

De resto, parece que, depois de uma larga trajetória, até pelos atalhos da fatalidade, pelas circunstâncias fortuitas do destino, é realmente peculiar que um nordestino, na Presidência da República possa ser o signatário desse documento, e nós, irmãos solidários, queremos fazer um registro e ter a certeza, Senador Moacyr Duarte, de que, sem entrarmos nos detalhes, nas minúcias, em números complementares, essa decisão, que haverá de ser implantada na sua plenitude, dará aquele alento, aquele estímulo e ajudará o Nordeste a se ajudar e dará ao Nordeste a possibilidade concreta que ele chegue ao patamar do desenvolvimento que a sua gente merece e, em razão de atingi-lo, muito tem feito, nem sempre com a compreensão e o apoio de quem de direito.

Ouç o nobre Senador Octavio Cardoso.

O Sr. Octavio Cardoso — Nobre Senador Carlos Chiarelli, V. Ex^a tranquiliza esta Casa com a informação que nos dá, porque nós sabemos que, cada dia que passa, o Sulbrasileiro e o Habitasul vão perdendo a sua substância e acabam perdendo a sua carne e ficando aquele esqueleto a que V. Ex^a se referiu e que os grandes bancos pensam ser um espólio vantajoso a ser partilhado. Nós já tivemos oportunidade de dizer, neste plenário, que não se tratava de estabelecer um antagonismo entre aquilo que recebe a Região Sul, através desse crédito especial, e as necessidades imensas do Nordeste brasileiro, que todos nós conhecemos, com cujo povo nós temos sempre tido a maior solidariedade possível. Não se trata disso. É que a emergência que vivem os Estados sulinos, nesta hora, está a exigir, está a pedir a participação do Erário Nacional, para um recurso que, como frisou o nobre companheiro de representação do Rio Grande do Sul, Senador Saldanha, é um recurso a curtíssimo prazo, porque quem investe uma importância deste vulto e a recebe de volta em um ano, ou que receba um pouco mais, está investindo a curtíssimo prazo, porque pelo investimento no outro setor, a maturação, o período para advir o resultado seria muito maior. Não se trata, portanto, aqui, de um investimento, mas fazendo assim uma comparação, é uma aplicação de dinheiro que a União receberá de volta em muito pouco tempo. Naturalmente, que se frisou aqui que não se poderia salvar bancos daquelas pessoas que malbaratarem a economia do povo. Não se trata disso. A parte policial, a parte de investigação, a parte de responsabilização dos puníveis, eu espero que se processe da maneira mais dura possível. Nós mesmos estamos cuidando de uma Comissão Parlamentar de Inquérito, formada nesta Casa, para investigar as causas, para analisar as causas em que essa intervenção ocorreu. Esperamos que esta comissão chegue a bom termo e que fique, portanto, ressaltada a nossa responsabilidade, no que diz respeito a oferecer os recursos para levantar empresas tão necessárias para o Rio Grande do Sul e, ao mesmo tempo, responsabilizar aqueles que deram causa a esta situação dramática em que vivemos, não só os trabalhadores de ambos os bancos em intervenção, mas a própria economia do Rio Grande do Sul.

O Sr. Lenoir Vargas — V. Ex^a me permite um aparte?

O SR. CARLOS CHIARELLI — Pois não.

O Sr. Lenoir Vargas — Apenas para manifestar a minha satisfação em ouvir estas declarações e V. Ex^a, porque eu já estava profundamente preocupado. É que V. Ex^a, na Comissão de Inquérito, nos trouxe a boa nova da solução do caso do Sulbrasil, em que o Governo Federal encaminharia um projeto de lei, solicitando a abertura de um crédito especial, para dar a solução anunciada por V. Ex^a. Hoje, aguardamos, ansiosamente, a chegada dessa proposição. Mas as notícias da tarde eram de que começavam a se realizar novos estudos em torno do encaminhamento da questão. E, agora, V. Ex^a nos dá a notícia de que, depois de amanhã, — peço desculpas a V. Ex^a, porque V. Ex^a é do Governo e sou da Oposição, mas a notícia que tenho é que só depois de amanhã, se formos felizes. De modo que com esses anexos que serão feitos à proposição, faço votos de que ela chegue depressa aqui no plenário. Agora, não vejo porque fazer essa grande propaganda em torno de que o Congresso vai ser consultado sobre a abertura de um crédito especial, se isso é obrigatório na Constituição. O crédito especial tem a participação do Congresso, mesmo feito por decreto-lei. De modo que não há nenhum crédito especial que não tenha a participação do Congresso. Mas V. Ex^a dá uma notícia, pela segunda vez, alvissareira, é faço votos de que V. Ex^a não tenha que dar a terceira, que seja agora positiva.

O SR. CARLOS CHIARELLI — Agradeço o aparte de V. Ex^a

O Sr. Moacyr Duarte — Permite V. Ex^a um aparte? (Assentimento do orador.) O que tem nos causado uma certa estranheza não é o fato do Congresso se manifestar, discutir e votar o pedido de crédito encaminhado pelo Poder Executivo. Esse fato não causa estranheza a ninguém, é o óbvio, e é da nossa competência. O que nos tem causado uma certa surpresa são declarações, dadas através de programas de televisão e até na imprensa, de que competirá ao Congresso a definição das dotações a serem amputadas dos diversos programas, para fazer face à injeção de recursos ao conglomerado Sulbrasil e ao Habitasul. Isso é que nos tem surpreendido, porque alguns Senadores ainda acreditam e admitem que essa competência de definição das dotações orçamentárias e amputação de recursos dos diversos programas é competência privativa do Poder Executivo. Haja vista que o Congresso não pode legislar sobre matéria financeira. Isso é que nos tem surpreendido e surpreendido a alguns. Talvez em declarações até não entendidas pelos jornalistas que as reproduziram.

O SR. CARLOS CHIARELLI — Eu gostaria de fazer algumas considerações sobre os brilhantes apartes e lembrar que, com relação à competência do congresso, que é matéria, realmente, que nos parece cristalina, ela está sendo destacada até porque ela está sendo questionada, e não apenas por algumas pessoas desinformadas, mas está sendo questionada até mesmo por manifestações em editoriais — e longos, largos e barrocos editoriais — de intuítos nem sempre bem definidos e de intenções parece que bastante claras, onde se questiona, de fato e de direito, a competência do Congresso, e onde se alude que poderia haver uma cilada na proposta, ao encaminhar matéria dessa natureza, e com esses propósitos, à consideração do Congresso, como que se estivesse a desvirtuar o canal normal, o caminho adequado, para fazer com que o Congresso se envolvesse, a fim de que ele assumisse indevidamente a paternidade do filho, que não deveria ser seu e que está sendo dado como, seguramente, alguém que nasce para ser meliante.

Nesse sentido é que eu também me sinto a vontade ao ouvir a manifestação dos ilustres colegas, que reiteram essa competência normal, ou seja, essa competência privativa, essa reafirmação do direito de manifestação e do dever de decisão do Congresso sobre matéria dessa natureza. É isso que nos tranquiliza ao termos a consciência e

a ciência de que a nós, em nome da sociedade brasileira, cabe decidir. Obviamente, nobre Senador Moacyr Duarte, eu concordo, e nem isso estará dito no projeto, e nem poderia dizer. Evidentemente que, na medida em que se trata de um remanejamento de recursos dentro de rubricas orçamentárias, e é isso, no fim, o jogo dos valores, caberá ao Executivo, porque isso sim é da sua competência — V. Ex^a disse muito bem — fazer depois as devidas distribuições, e não no texto desse projeto, até porque há uma previsão que é óbvia e que, normalmente, se transforma em realidade concreta, de que nós teremos excesso de arrecadação, que é uma decorrência até mesmo das estimativas, normalmente embaixo dos patamares, o que permitirá que, uma vez conhecido melhor o espectro do movimento tributário e da capacidade arrecadadora, faça, aí sim, o Poder Executivo, os devidos ajustamentos e as devidas indicações de fontes de onde serão retirados esses recursos.

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha. Fazendo soar a campainha.) — A Mesa informa ao nobre Líder que o seu tempo já está ultrapassado em 4 minutos, e solicita a S. Ex^a que encerre o seu pronunciamento.

O SR. CARLOS CHIARELLI — A mim, a gentileza do aviso e a condescendência da Mesa, tanto uma quanto a outra, constroem-me e estimulam-me, por isso mesmo, serei totalmente submisso a essa decisão.

Apenas, gostaria de ponderar um detalhe: é que, se não fosse adotada essa medida, e hoje tanto se preocupam com os 900 bilhões de cruzeiros, e ficassemos no processo da liquidação, a liquidação custaria, para o Brasil, para o Governo e para cada um de nós, uma parcela de um número nada menos igual a um trilhão e quinhentos bilhões de cruzeiros. Esse é o preço da liquidação. Isso é o que pagaria a sociedade brasileira para enterrar grandes estruturas que são capazes de mobilizar o desenvolvimento. Esse seria o preço para enterrar 25 mil empregos.

Essa é a verdade dos números e dos fatos que não poderia deixar de registrar. É por isso que nos sentimos satisfeitos em poder dizer que hoje, pela manhã, fez-se uma penúltima análise do texto do projeto, e há, para deixar tranqüilo o Sr. Senador Lenoir Vargas e, através de S. Ex^a, evidentemente, a Casa, o compromisso do Sr. Ministro da Fazenda de, hoje à noite, fazer chegar às mãos das Lideranças da Aliança Democrática o texto em sua penúltima versão, acreditamos nós, para amanhã de manhã, numa reunião final, ter a redação que seria aquela definitiva, a fim de permitir, se possível, amanhã à tarde ou, no mais tardar quarta-feira, dar entrada com esse projeto, para exame dos ilustres Parlamentares, quer na Câmara dos Deputados, quer no Senado.

Obrigado, Sr. Presidente. (Muito bem!)

O Sr. Gabriel Hermes — Sr. Presidente, peço a palavra para uma explicação pessoal.

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Concedo a palavra ao nobre Senador Gabriel Hermes, para uma explicação pessoal.

O SR. GABRIEL HERMES (PDS — PA. Para uma explicação pessoal. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente:

Agradecendo a gentileza dos meus nobres colegas Jutahy Magalhães, da Bahia, e do companheiro do Rio Grande, gostaria de registrar uma data que nós devemos lembrar, sobretudo nós do Pará e da Região Amazônica: os 109 anos de um jornal com uma tradição realmente respeitável — **A Província do Pará**.

Esse jornal faz 109 anos, Sr. Presidente! Num editorial brilhante, ele diz a linha que era, a linha que foi e a linha que é. Lembra, também, que foi salvo e que voltou a circular depois de uma parada rápida, pelas mãos de Assis Chateaubriand, continuadas por João Calmon, dentro do Pará, Frederico Barata, de quem fui companheiro na

redação do jornal e, agora, de Milton Trindade, que foi Senador nesta Casa, Jaires Martins, Artêmio Guimarães e tantos outros jornalistas com a mais alta qualificação.

Sr. Presidente, deixo de ler, mas peço que seja transcrito para que conste dos Anais, o editorial de **A Província do Pará** de hoje, com o título "Como Sempre". É uma folha que diz da qualidade dos jornalistas que temos em nosso Estado e dos jornais que temos no Pará.

Era o registro, Sr. Presidente, que eu queria fazer, num preito aos que bem merecem e, homenageando **A Província do Pará**, eu sinto que homenageio toda esta grande cadeia de jornais do nosso Brasil.

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

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. GABRIEL HERMES, EM SEU DISCURSO:

COMO SEMPRE

"Viver, e não sobreviver, resistindo ao tempo ao longo de 109 anos. E manter a linha de coerência, sem estrepitosos rompantes, nem sempre éticos, destinados à conquista fácil do mercado. A longa vida de um homem tem certos e particulares segredos, que vão desde o comportamento comedido ou ervas secretas, a um simples copo de vinho pela manhã. Mas os homens passam e instituições como a **A Província do Pará** ficam e vivem, contempladas, até mesmo, com a eternidade. O segredo é simples, pois não existe segredo algum, mas apenas o que se exige em qualquer atividade humana: trabalho e credibilidade.

A relação leitor-jornal, a fidelidade de um para com o outro, é uma comovente história de amor e respeito. A **Província** conhece a força que tem, o poder do jornalismo impresso e respeita seu próprio poder e responsabilidade. O resto é apenas consequência. Sem padrinhos e apadrinhados, fez desafetos e perdeu amigos que julgaram poder ir além do que determina a ética ou obrigação de informar. Algumas vezes errou, porque é uma instituição que pulsa ao ritmo de duas centenas de corações, humanos, com a graça de Deus, mas soube, sempre, reparar o dano por acaso cometido. Não há nada infalível, não há jornal sem falhas e é essencial reconhecer isso para falhar cada vez menos.

Sem arrogância, jamais tripudiou. Assim atravessou muitas fases, na bonança e nas dificuldades, mantendo uma linha que não tem curvas. Este é o modo mais difícil de fazer jornalismo, mas é o único meio de resistir ao tempo. **A Província** prova, com sua própria história, que adota a fórmula certa.

De Antônio Lemos, o fundador, até os dias de hoje, jamais o nome de alguém esteve acima de sua legenda. Dezenas de gerações povoaram este prédio com seu trabalho e dedicação. Envelheceram, morreram e muitos ficaram na história. **A Província**, com o tempo, remoeu, modernizou-se, chamou a si novas gerações, que um dia envelhecerão, enquanto o jornal passa em sentido contrário, adaptando-se aos novos tempos.

Hoje, na comemoração de mais este aniversário, o País vive o alvorecer de uma Nova República. Não estão distantes os dias de censura, a maior violência que se pode cometer contra um jornal. As marcas permanecem, não existem rancores, mas a lição não será esquecida. Foram dias obscuros, de ordens anônimas, ameaçadoras, onde o medo do não saber invadia os lares, ruas e bares de todo o País. E se para alguma coisa serviu a cortina de silêncio imposta por quem tinha medo da verdade, ficaram bem claras a importância da informação e a desagregação que a desinformação semeia. Somos, novamente, uma Nação, porque agora exercemos o direito de saber o que acontece. A História recomeça a ser escrita. Encerra-se uma fase e outra se inicia, cheia de esperanças. **A Província**, que em 109 anos registrou a história deste País e, particularmente, a história do Pará, continua a postos, participando. Como, aliás, sempre esteve."

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — concedo a palavra ao nobre Senador Jutahy Magalhães.

O SR. JUTAHY MAGALHÃES (PDS — BA. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Escutei com atenção o pronunciamento do Senador Carlos Chiarelli, e não o apartei, inclusive, porque acreditava que S. Ex^a estaria falando para tratar de um assunto urgente, o que depois vim a saber que era o segundo Líder da Frente Liberal a falar na mesma sessão.

Com relação aos liberais, nós ainda não sabemos quem é quem ainda neste Plenário, e então já estamos vendo dois Líderes de um mesmo Partido falando numa mesma sessão.

S. Ex^a trouxe um assunto, Sr. Presidente, que, por coincidência, eu gostaria de estar ouvindo uma pessoa tratar sobre isso na Câmara Federal, neste momento, e é uma coincidência interessante, que, na altura em que me apresento para falar na tribuna do Senado, o Deputado Jutahy Júnior está falando na Câmara dos Deputados Federais. É uma coincidência feliz, para nós, pois ele, neste momento, está tratando, Senador Chiarelli, sobre o Sul brasileiro.

Sr. Presidente, fazendo uma variação sobre um tema tratado hoje aqui, com o conhecimento e com a proficiência do nosso companheiro do Rio Grande do Norte, a terra onde houve também uma revolução em 1935, e, portanto, conhece bem o significado da revolução em todos os seus sentidos, eu quero tratar agora sobre a Revolução de 1964.

Em 1964, com a Nação conturbada, os brasileiros, de forma amplamente majoritária, manifestaram-se contra a tentativa de mudanças no regime político. As Forças Armadas uniram-se ao povo e derrubaram os governantes de então, corrigindo-se, com a ação eficaz dos novos dirigentes, o caos institucional vigente.

Infelizmente, às forças revolucionárias não seguiram a determinação do Presidente Castello Branco, que desejava concluir rapidamente o processo, através de uma Constituição votada pelo Parlamento e, com isto, retornar imediatamente à normalidade democrática.

Com pouco mais de dois anos de existência, a Constituição de 67 foi drasticamente modificada pela Junta Militar, e o País teve que conviver com o AI-5, fonte maior do autoritarismo que prevaleceu até a sua revogação.

Em 1968, a Revolução perdeu seu rumo político e, atendendo ao interesse tecnocrata-militar, viveu por muito tempo sob a égide de normas discricionárias e arbitrárias, exemplificadas pelos decretos-leis, com o Legislativo sem prerrogativas e o Judiciário sem condições de examinar os atos de exceção.

Hoje, o 31 de março é renegado, principalmente por um grande número daqueles que usufruíram do poder, e que, quando viram chegar o fim de seus privilégios, bandearam-se para o lado dos novos vencedores e antigos adversários.

Existem, porém, aqueles que acreditaram nas intenções dos que fizeram 64, e hoje, mesmo enfrentando a opinião da maioria, lembram os erros graves do passado, mas também realçam muito do que foi feito nesses últimos anos.

As vitórias administrativas, o grande impulso da Nação, que se tornou a 8ª economia mundial, não absolvem os erros políticos e a falta de visão dos que dominaram nossa política econômica, e que são responsáveis pela grande dívida social que infelicitou o povo brasileiro. Se criticamos estes fatos, é porque o temor feito há muitos anos, da tribuna do Senado, da Câmara ou através de entrevistas e debates. Sem renegar o passado, sem aplaudir erros, expomos, nesta hora, alguns fatos que não devem ser esquecidos.

O descompasso entre o Governo e o povo, e a perda gradativa do apoio recebido em 64, fazendo com que a previsão, ou preocupação, do Presidente Castello Branco

se confirmasse, foi tornando letra morta as vitórias conseguidas na balança comercial, na política energética, no setor de comunicações, no desenvolvimento industrial, em Itaipu, Carajás, Tucuruí, no aumento da produção de petróleo, na substituição da gasolina pelo álcool, determinando que a nossa importação de petróleo caísse de um milhão de barris/dia para menos de 500 mil barris.

A produção agropecuária, com todas as dificuldades enfrentadas, é agora três vezes superior à de 1964. Na exportação, passamos de 1 bilhão e meio de dólares em 64 para 27 bilhões em 1984. Em 64, exportávamos apenas 89 milhões de dólares de manufaturados. Hoje, essas exportações já chegam a 17 bilhões e 900 milhões de dólares.

O Produto Interno Bruto, em 1964, era de 82 bilhões de dólares. Em 1984, com toda a crise, e com a queda do nosso crescimento nos últimos anos, o nosso PIB chegou a 277 bilhões e 800 milhões de dólares.

Entre 1964 e hoje, o Brasil ultrapassou quarenta países em termos de produção econômica. Isso tem enorme significado. Somente sete países no mundo são, hoje, mais desenvolvidos do que nós.

A nossa produção industrial, hoje, é 4 vezes superior a de 1964. Foi uma lástima os dirigentes da nossa política econômica não terem sabido distribuir melhor a renda nacional, para permitir que o povo, como um todo, usufruísse a riqueza produzida pelo País.

Segundo **O Estado de S. Paulo**, em sua edição de 13-3-85, "a qualidade de vida melhorou, e, se piorou a distribuição da renda, não podemos negar que todos tenham melhorado, ainda que tenha havido uma concentração que poderia ter sido evitada".

Houvesse um crescimento compatibilizado com a liberdade política, não teriam os responsáveis pelo movimento de 64 perdido, um a um, o apoio dos diversos segmentos da sociedade brasileira.

A partir de 68, esqueceram-se do povo mas o povo não se esqueceu, e passou a combater o Governo. A cada dia que passava, mais crescia o fosso entre o Estado e a Nação. Não se ouviam mais os segmentos da sociedade brasileira. As decisões passaram a ser tomadas em círculos fechados.

Outra distorção da Revolução foi o excesso de estatização da economia. Muitas das nossas dificuldades atuais advêm dos erros e excessos de algumas das nossas Estatais. É inegável que alguns procuraram tirar proveito do nosso desenvolvimento econômico.

Hoje, não cabe mais perguntar o que seria do Brasil sem o 64. O que seria do nosso País, se tivesse prevalecido a idéia de se instaurar a República Sindicalista desejada por alguns naquele ano? É necessário analisar o que foi feito. Aproveitar os acertos e corrigir os erros, fazendo com que uma boa administração, em regime de liberdade, não leve o nosso povo novamente às ruas, para pedir a intervenção contra o Governo. Povo e Governo devem marchar unidos, e a vontade popular deve se fazer representar através de partidos políticos fortes e autênticos.

Retornando à idéia central, e para que se possa avaliar o crescimento real do País nos últimos tempos, desejamos acrescentar ao nosso pronunciamento os seguintes indicadores:

Telex: em 64, tínhamos 657 aparelhos. Em 84, 66.850.

Rádios: Em 64, estavam em poder do público 1 milhão de aparelhos. Em 84, já eram 55 milhões e 700 mil.

Televisores: Em 64, eram 336 mil aparelhos. Em 84, já eram 22 milhões.

O tráfego postal pulou de 5 milhões de unidades, em 64, para 4 bilhões, em 84.

No período governamental do presidente Figueiredo, foram construídas 2 milhões de novas casas, instaladas redes de água em 934 municípios e 1.422 localidades, beneficiando 19 milhões de pessoas.

Foi realizado o assentamento de esgoto sanitário em 314 municípios, beneficiando mais de 9 milhões de pessoas.

Hoje, possuímos mais de 10 milhões de telefones instalados. Há dez anos eram 2 milhões e 415 mil. Em 64, muitos haverão de lembrar que, além de poucos, quase sempre eram mudos.

A auto-suficiência tecnológica está sendo buscada e a informática será o próximo passo.

Lançamos o nosso satélite de comunicações.

Domicílios atendidos por energia: em 1964, 3 milhões e meio; em 1984, 23 milhões.

A capacidade de energia elétrica instalada passou de 6,3 milhões de quilowatts, em 64, para 36,9 milhões de Kw, em 83.

A produção de aço passou, no mesmo período, de 2,8 milhões de toneladas para 14,6 milhões.

A produção de veículos, igualmente, saltou de 174.126 unidades para 896.282.

A produção de petróleo, que era de 97,8 mil barris, em 64, já passa, hoje, dos 500 mil barris.

Concluimos reafirmando que, ao lado do realce dos êxitos alcançados, não devemos desconhecer os erros cometidos. E enfatizando, por fim, que os movimentos revolucionários pecam contra os seus objetivos, e deixam de constituir solução para os problemas existentes, quando menosprezam, nos processos decisórios de grande magnitude, a participação estreita e contínua da sociedade.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Concedo a palavra ao nobre Senador Lenoir Vargas.

O SR. LENOIR VARGAS (PDS — SC. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

É um rápido registro, não sei se para uma reclamação ou um apelo, diante do que se noticia no Estado de Santa Catarina. Diz um periódico local que:

"Itajaí — As três dragas (duas drag-lines e uma flutuante) que realizam as obras de dragagem e alargamento do rio Novo, afluente do Itajaí-Açu, nesta cidade, tiveram que paralisar suas atividades ontem pela total falta de verbas, que deveriam ser destinadas pelo Ministério do Saneamento e Habitação. A enfermidade do Presidente Tancredino Neves, criando um clima de indefinição nos órgãos federais, com todas as atenções voltadas para o seu estado de saúde, pode ser a responsável imediata pela não destinação dos recursos necessários, segundo afirmou o chefe de fiscalização do DNOCS em Itajaí, Nildo Rocha."

Esse fato, Sr. Presidente, para quem como Santa Catarina sofreu tão duramente duas enchentes consecutivas, e sofreu depois do seu pleito junto ao Governo Federal para que atendesse a um programa mínimo, não só de dragagem como das barreiras que lá se vêm construindo, e isto constitui uma esperança para a população dos municípios do Vale do Itajaí, que estão permanentemente em sobressalto no que refere a prováveis futuras enchentes.

De modo que, a circunstância de haverem sido suspensos os trabalhos de drenagem no Município de Itajaí causa uma apreensão muito grande na população. Considero, portanto, que agiria adequadamente se alertasse o Governo Federal no sentido de que pudesse desdobrar-se nos seus vários esquemas de preenchimento de cargos e que essas funções de rotina pudesse prosseguir, não fossem interrompidas, já que o Estado de Santa Catarina vive sempre em uma posição de alerta, e como sabem os meus caros colegas, é um Estado intensamente produtor, cujo trabalho vai representar, possivelmente neste ano, mais de um bilhão e meio de dólares na exportação brasileira, e é justamente o Vale do Itajaí uma região das mais produtivas, do ponto de vista industrial e também do ponto de vista agropecuário.

Eis porque, Sr. Presidente, formulo um apelo veemente a esse novo Ministério de Saneamento e Habitação,

para que alimente o Estado de Santa Catarina com as verbas que vinham sendo destinadas a estes empreendimentos tão necessários e tão fundamentais à vida do Estado "barriga verde".

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

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Concedo a palavra ao nobre Senador Alcides Saldanha.

O SR. ALCIDES SALDANHA (PMDB — RS. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Rapidamente, apenas para fazer um registro, já que o nobre Senador Carlos Chiarelli pôde se aprofundar mais no problema do Sulbrasileiro.

Isso porque havia nos deixado preocupados aquele editorial do jornal, do qual foi pedida a inserção, e que chamava o fato de o projeto vir ao Senado de "Armadiça ao Congresso". Evidentemente que não é, trata-se de um fato natural, da competência do Senado. E para dizer, também, pela Bancada do Rio Grande do Sul, que esse aporte de 900 bilhões de cruzeiros, que não é a fundo perdido, que deve voltar aos cofres da União, dentro de um ano, não significa que isso seja para acobertar — como também foi dito aqui, hoje à tarde — aqueles que causaram o dano quase que irreparável ao Sulbrasileiro e à economia do Rio Grande do Sul. Existe essa Comissão de Inquérito do Senado e a Bancada do Rio Grande do Sul fará tudo para que os responsáveis por esse problema sejam tratados da forma que a Justiça deva fazê-lo. Porque aqui foi comparado, também, o problema do Sulbrasileiro, Sr. Presidente, com o problema do Brasilinvest, quando existem certas diferenças: no Sulbrasileiro 34 mil pequenos investidores da pequena e média indústria do Rio Grande do Sul foram os que perderam no investimento; ao passo que no caso do Brasilinvest — todos nós sabemos pelos jornais — determinados números de firmas, algumas delas a serem checadas como tais, é que seriam as grandes prejudicadas.

Apenas o registro final, Sr. Presidente, que estávamos para fazer, mas o Senador Chiarelli, como Líder, já pôde em maiores detalhes.

O Sr. Lenoir Vargas — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. ALCIDES SALDANHA — Pois não.

O Sr. Lenoir Vargas — Também estou inteiramente de acordo e favorável a que as punições atinjam os responsáveis pelas dilapidações que se fazem ao erário dos investidores; mas o que me parece que não está sendo muito adequado é essa onda, um pouco demagógica, de se dizer "vamos botar na cadeia fulano", quando, na realidade, as coisas não acontecem assim. É preciso que haja um inquérito; é preciso que esse inquérito vá à Justiça; é preciso que corram os prazos devidos. De maneira que entre a data em que o Ministro da Fazenda iria colocar o Sr. Mário Garnero na cadeia, até hoje, já passaram uma porção de dias, acho que irão se passar alguns outros, e a opinião pública precisa saber que não é por falta de diligência; porque os casos Coroa-Brastel e Capemi também foram entregues à Justiça. Não é questão de diligência, mas sim da processualística, da maneira como caminham as coisas no terreno do Judiciário.

O SR. ALCIDES SALDANHA — V. Ex^a tem toda a razão. A nós da Comissão Parlamentar de Inquérito cabe apurar.

O Sr. Lenoir Vargas — O que não quero é me incorporar nessa onda de dizer que amanhã vamos botar alguém na cadeia e não vamos botar, porque há um direito de defesa de qualquer um que venha a ser acusado.

O SR. ALCIDES SALDANHA — E a morosidade da Justiça, que V. Ex^a levantou, é que tem que ser levada em conta. E a nós, da Comissão de Inquérito, cabe apurar.

O Sr. Lenoir Vargas — Não digo a morosidade da Justiça porque sou um defensor da Justiça, mas os prazos processuais é que fazem com que processo caminhe lento...

O SR. ALCIDES SALDANHA — Seja moroso.

O Sr. Lenoir Vargas — ... seja lento, em virtude dos fatos.

O SR. ALCIDES SALDANHA — Exato! Mas a nós — e V. Ex^a também faz parte da Comissão de Inquérito — cabe levantar todos os fatos, para que a Justiça possa ter elementos para, se for o caso, Senador, colocar alguém na cadeia. O que se precisa é apurar.

O Sr. Lenoir Vargas — Justamente. Acho, evidentemente, que haverá o caso, porque não é possível que desapareça essa montanha de dinheiro e ninguém seja responsável. Evidentemente, que o caso há, agora é preciso colocar a mão exatamente onde esteja a verdade.

O SR. ALCIDES SALDANHA — Para isso estamos nós na Comissão de Inquérito, para levantarmos os fatos e para que a Justiça possa agir depois.

O Sr. Lenoir Vargas — Eu pretendo colaborar com todo empenho, nesse sentido.

O SR. ALCIDES SALDANHA — Sr. Presidente, era isso que queríamos registrar. Muito obrigado. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Carneiro.

O SR. NELSON CARNEIRO (PTB — RJ. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores: Em novembro do ano passado foi aprovada a "Carta de Salvador", englobando reivindicações da Associação Brasileira de Secretários e Dirigentes das Finanças dos Municípios das Capitais — ABRASF — com uma análise crítica do atual sistema de discriminação das competências tributárias, vigente desde 1965, indicando soluções para torná-lo mais consentâneo com a realidade nacional e as reivindicações municipalistas.

Crítica-se à concentração existente, que diminui progressivamente a capacidade tributária dos Estados e Municípios, pondo em perigo sua estabilidade social, inclusive porque, muitas vezes, algumas municipalidades ficam sem recursos para pagar regularmente seu funcionalismo, ao mesmo tempo em que se sugere um esforço legislativo para suprimir as limitações da competência municipal.

Salienta-se, por outro lado, que os Municípios das Capitais, empobrecidos pelo esvaziamento financeiro, enfrentam situação calamitosa, ademais pela crescente demanda por serviços e obras decorrentes da concentração populacional em seu território.

Esse documento propõe, dentre outras medidas:

a) um reforço à atual distribuição de recursos através do Fundo de Participação dos Estados e Municípios, pela incorporação do Imposto sobre Operações Financeiras na sua composição;

b) a instituição de um fundo de Emergência para os Municípios das Capitais dos Estados, constituindo por cinco por cento do produto da arrecadação dos Impostos sobre a Renda e Produtos Industrializados, a ser distribuído na razão direta do valor do Orçamento de 1985, de cada Município;

c) eliminação do § 2º do art. 19 da Constituição, que dá competência à União para isentar o contribuinte de impostos municipais;

d) restringir a imunidade deferida aos livros, jornais e periódicos;

e) reformulação da Lei Complementar que regulamentou o Imposto Sobre Serviços;

f) estabelecer a dedução do IPTU da renda bruta do Imposto de Renda das pessoas físicas e jurídicas;

g) alteração da sistemática do FINSOCIAL, do PIS, do ICM, transferindo-se a arrecadação da Taxa Rodoviária Única para os municípios.

Esperamos que essas reivindicações sejam convenientemente examinadas pelas autoridades fazendárias e pelas lideranças nas duas Casas do Congresso Nacional.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Concedo a palavra ao nobre Senador Passos Pôrto.

O SR. PASSOS PÔRTO (PDS — SE. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

A desaceleração do crescimento econômico e a necessidade de se imprimir maior equidade na distribuição do ônus fiscal, entre as diversas categorias de contribuintes, levaram o governo a promover, no período de 1979 a 1984, transformações na legislação tributária que, por sua profundidade, poderiam ser classificadas como uma verdadeira reforma tributária.

Essas alterações, além de aliviar a carga fiscal das classes de renda menos favorecidas, particularmente mais vulneráveis à crise econômica, permitiram uma maior participação dos Estados e Municípios no bolo de recursos tributáveis efetivamente disponíveis, principalmente a partir de 1983, quando importantes medidas foram adotadas visando propiciar maiores recursos financeiros a aquelas unidades.

O Imposto de Renda, o Imposto sobre Produtos Industrializados e, em outra escala, o próprio Imposto Sobre Operações Financeiras foram os principais instrumentos fiscais atingidos pelas modificações da área dos tributos federais, enquanto a Emenda Constitucional nº 23/83 — Emenda Passos Pôrto — coube a maior parcela de responsabilidade na descentralização financeira em benefício de Estados e Municípios.

A partir das transformações introduzidas na sistemática do Imposto de Renda, esse tributo passou a ser a principal fonte de receita para a União, ao mesmo tempo em que se reforçou sua condição de instrumento de justiça social. Para a pessoa física, as modificações introduzidas visaram à eliminação de privilégios fiscais das classes de renda mais elevada, como, por exemplo, a extensão do sistema de antecipação do imposto aos rendimentos de profissionais liberais, por serviços prestados às pessoas físicas e aos locadores de imóveis.

As alterações introduzidas na área do Imposto de Renda da Pessoa Física contemplaram dois aspectos distintos. Além de taxar mais os ganhos de capital, procuraram aliviar a carga fiscal das classes de renda mais baixa. No primeiro, as principais modificações foram a redução dos limites de dedução do imposto decorrente de investimentos incentivados; extinção do incentivo do Decreto-lei nº 157; eliminação de abatimentos de natureza regressiva, como prêmios de seguros e juros de dívidas pessoais, e redução real limite de abatimentos de despesas com instrução; aumento de 55% para 60% da alíquota marginal da tabela progressiva; indexação do imposto de renda a pagar; tributação efetiva dos lucros imobiliários pela extinção do limite de isenção; aumento e ampliação da incidência na fonte sobre rendimento de capital, particularmente dividendos e ganhos de operações financeiras.

Por outro lado, dentre as medidas adotadas visando o fortalecimento do papel social desse imposto, figuram a elevação dos limites de abatimentos de alugueis, de juros pagos a agentes do Sistema Financeiro de Habitação e de dependentes, em percentuais superiores aos aplicados aos demais valores do imposto de renda; aumento do limite de isenção na fonte sobre rendimentos do trabalho assalariado e instituição do reajuste semestral de correção da tabela, além da indexação do imposto a restituir.

O estabelecimento da progressividade na aplicação do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica foi a grande novidade nessa área, permitindo que atualmente sua im-

sição varie da isenção às microempresas até uma tributação nominal de 50% para as grandes empresas financeiras. Outras medidas de impacto foram adotadas nessa área, como, por exemplo, a elevação de 700 para 10 mil Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional (ORTNs) de receita bruta anual, do limite de isenção do imposto aplicável às microempresas; redução de 30% para 25% da alíquota das pequenas empresas que aptaram pela tributação simplificada com base no lucro presumido; elevação de 30% para 35% da alíquota aplicável ao lucro real das empresas de grande porte; criação de adicionais do imposto, incidentes sobre a parcela de lucro excedente a 40 mil ORTNs, de 15% para as instituições financeiras e de 10% para as demais pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real; indexação do imposto a pagar; ampliação e aumento da incidência na fonte sobre rendimentos auferidos por pessoas jurídicas.

As modificações introduzidas na sistemática do Imposto sobre Produtos Industrializados foram orientadas no sentido de tornar sua aplicação mais seletiva. Isso permitiu isentar do tributo uma variada gama de produtos de consumo popular, ao mesmo tempo em que teve elevadas alíquotas daqueles bens de consumo característicos das classes de melhor poder aquisitivo, os quais respondem, hoje, por cerca de 70% da arrecadação total do IPI.

Na área do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), as decisões orientando sua aplicação nas operações externas foram fundamentais, juntamente com os incentivos às experiências de manufaturados e controles tarifários para o alcance dos sucessivos superávits comerciais registrados nos últimos anos. A ampliação da incidência desse tributo alcançou as operações de crédito e seguro e também as operações cambiais e de valores mobiliários.

ESTADOS E MUNICÍPIOS

Todas as transformações operadas na legislação tributária conduziram ao fortalecimento do federalismo fiscal no Brasil, na medida em que foram adotadas, paralelamente, decisões que visaram uma maior participação dos Estados e Municípios no bolo fiscal. Dados concretos mostram que a concentração em favor da União, dos recursos tributários efetivamente disponíveis, isto é, após efetuadas as transferências, atingiu seu ápice em 1976, quando a União ficava com 51,4%, os Estados 34,3% e os Municípios 14,3%.

A partir daquele ano delineou-se uma tendência decrescente no percentual de recursos da União, favorecendo principalmente os Municípios. Dados de 1982, os últimos publicados, indicam que a União teve reduzida para 48% sua participação na divisão dos recursos, enquanto os Estados passaram a ter 35,7% e os Municípios 16,3%.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Concedo a palavra ao nobre Senador Hélio Gueiros.

O SR. HÉLIO GUEIROS (PMDB — Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Do meu pronunciamento anterior sobre a questão cambial, consta uma observação sobre a necessidade de se aumentar o ingresso de investimentos estrangeiros, com alternativa para melhorar as condições de pagamentos da dívida externa assumida pelo Governo, em seus empreendimentos.

Sabemos que o Brasil tem péssima infra-estrutura ferroviária, nas áreas servidas pela Rede Ferroviária Federal. Por isso mesmo, existe no País uma preferência pelos transportes aéreos e rodoviários, apesar de serem os seus custos muito superiores, em relação às outras formas de transportes convencionais.

Os japoneses possuem excelente tecnologia no setor ferroviário. Respeitada a condição de que a matéria deveria ser discutida previamente com os partidos políticos e as classes produtoras, parece ser viável atrair o interesse dos japoneses para a construção e administração de uma ferrovia moderna, interligando São Paulo/Rio de Janeiro/Vitória e Salvador, ligando o litoral nos Estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e Sul da Bahia.

Nós precisamos de ferrovias modernas, com seu efeito multiplicador na demanda de eletricidade, aço e materiais diversos; com seus benefícios sobre a mobilização de mão-de-obra, redução no custo de frete e outras vantagens sócio-econômicas diretas e indiretas. Dinheiro, tecnologia e capacidade empresarial é o que não faltam aos japoneses.

Eles talvez possam manifestar interesse em concessão de transportes ferroviários nesta faixa litorânea que já está fortemente saturada de cargas e de passageiros, nas rodovias e nos aviões.

Uma ligação ferroviária mais rápida, com maior capacidade e, sobretudo, mais eficiente, entre o Rio de Janeiro e São Paulo, já se faz necessário há muito tempo. Quanto ao percurso Rio/Vitória, nem é bom pensar. Nesta rota, ônibus e caminhões levam mais de dez horas para fazer um percurso de cerca de 500 Km, na BR-101, em situações normais, dadas as condições precárias da rodovia e a intensidade do tráfego. As composições ferroviárias, utilizando leitos muito antigos, levam mais de trinta horas. Os aviões fazem o mesmo percurso em 45 minutos! A ligação Vitória/Salvador, como segunda etapa, seria um desdobramento a ser considerado como perspectiva de projeto muito importante.

Segundo a imprensa, os investimentos japoneses no exterior somaram US\$ 18 bilhões, em 1984, elevaram-se para US\$ 44 bilhões e, segundo a mesma fonte, os economistas do Instituto Nomura de Investigações fizeram uma projeção prevendo que os investimentos nipônicos no exterior deverão somar a expressiva importância de 45 a 50 bilhões de dólares, neste ano. Para 1986, ainda não existem previsões conhecidas.

Na hipótese em que a matéria seja objeto de considerações e os procedimentos sejam conduzidos a bom termo, o impacto econômico a ser produzido por uma moderna ferrovia nesta rota seria extraordinário. Além dos aspectos políticos e estratégicos de intensa repercussão, os ingressos equivalentes em divisas poderiam contribuir para amortizar significativa parcela da dívida externa e aumentar a renda nacional, sem maiores sacrifícios.

A liberação gradativa das operações de câmbio, com tarifas seletivas nas importações e nas exportações, com novas frentes buscando negociações em torno de investimentos estrangeiros do tipo desta ferrovia, sem excluir outros investimentos que não envolvam setores atraentes para os empresários nacionais, corresponderiam a uma salutar mudança nas premissas básicas da política econômica dos últimos anos. Esta se apóia na rígida centralização cambial com intensa desvalorização do cruzeiro, aumentos sistemáticos de juros, das ORTNs, dos preços dos combustíveis, elevada carga tributária e compressão dos salários para sustentar a elevação geral dos preços visando reduzir a demanda global interna. Tudo isto com o propósito de reprimir o consumo interno para gerar saldos exportáveis que beneficiam uns poucos, às custas da degradação social de todos os que dependem do emprego e do emprego e dos salários para viver decentemente.

Uma forma de romper esta ciranda seria a mobilização de recursos externos, através de um mercado cambial a ser desenvolvido, para dar suporte à realização de investimentos de impacto, estimulando a iniciativa privada a aplicar recursos financeiros em setores produtivos.

As premissas econômicas adotadas pelo Governo, nos últimos anos, aparentemente corretas, são profunda-

mente lesivas para os assalariados. Em contraposição, as premissas sugeridas ao seu exame, também estão corretas e não são socialmente injustas. Além disto, tendem a estimular a iniciativa privada, aumentar o ingresso de divisas, o nível do emprego e a renda nacional.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Concedo a palavra ao nobre Senador Odacir Soares.

O SR. ODACIR SOARES (PDS — RO. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Não obstante os obstáculos que lhe possam ser opostos, a circunstância de se situar a economia brasileira no oitavo patamar, entre as mais desenvolvidas, resulta da expressividade de alguns setores do seu parque industrial, onde se destaca a indústria automobilística, indústria que se situa, no ranking mundial como a segunda mais expressiva, antecedida pela indústria petrolífera e seguida pela indústria do som e da petroquímica.

O volume de produção já alcançado, possibilitando fosse afastada a dependência à importação de quase todo tipo de veículos automotores, contribui para a cada vez mais intensa circulação de mercadorias, rompendo o isolamento dos centros de produção, estagnados pela falta de acesso aos mercados de consumo; para diminuir as distâncias que a navegação marítima jamais terá condições de encurtar; para proporcionar, a um número cada vez maior de usuários, a propriedade do seu veículo particular, outrora símbolo de status; para conduzir os agricultores à modernização da sua atividade, ao dispor de mais variado tipo de máquinas, que aumentam a produtividade e dinamizam a expansão da fronteira agrícola com a ocupação efetiva do solo, oferecendo, paralelamente, ao Erário público a contrapartida de apreciável arrecadação.

Ao falar na expansão da fronteira agrícola estaremos nos referindo, também, à ocupação efetiva do território nacional.

Ao nos narrar o que foi, no início da década de trinta, o seu "Roteiro do Tocantins", para a abertura das linhas do Correio Aéreo Nacional, o, à época, Capitão Lysias Rodrigues, nos oferece um perfil das condições de isolamento em que vivia a região, o que veio a ser rompido e paulatinamente superado a partir da transferência da Capital e da abertura da Belém — Brasília.

Cuiabá — Porto Velho, Brasília — Acre, Brasília — Fortaleza, são alguns dos efeitos multiplicadores da indústria automobilística, pois a multiseccional navegação marítima e as já auspiciosas linhas aéreas comerciais não haviam possibilitado, no ritmo desejável, a circulação de pessoas e de bens de consumo e de produção.

Os imobilistas, com visão setorial, poderão alegar que o crescimento da indústria automobilística incrementou o consumo de combustível, agravando o Balanço de Pagamentos. Responderemos que, sem ela, maior seria nossa dependência, pois importaríamos petróleo e automóveis, caminhões e tratores, bens que, na pauta da exportação contribuíram para o expressivo superávit registrado no exercício de 1984, como já vinham contribuindo em exercícios anteriores e contribuirão nos futuros, aduziremos que, sem a crise do petróleo, não teríamos saído dos 170.000 barris/dia que alguns estrategistas nos impunham com o argumento do importado de baixo custo. Tampouco teríamos alcançado a solução do álcool como combustível que movimenta mais de um milhão de veículos.

E que dizer dos milhares de empregos que a indústria automobilística proporciona, direta e indiretamente, com a conseqüente elevação do nível de vida dos trabalhadores, atenuando a tão prejudicial concentração da renda aplicada na indústria do papel do mercado financeiro?

E quanto aos impostos arrecadados para os cofres públicos, a nível federal e estadual, com repercussão nos municípios? A alíquota do IPI incidente sobre um automóvel a álcool é de 28% e de 33% se movido a gasolina.

O IPI recolhido pela indústria automobilística em 1984 foi de aproximadamente Cr\$ 794.341.002.000 e o ICM, só no Estado de São Paulo, foi de aproximadamente Cr\$ 73.541.682.000.

A indústria automobilística é um setor em permanente aperfeiçoamento, o que se revela nas mostras anuais, quando o "Salão do Automóvel", aqui e alhures exhibe as suas mais recentes inovações: motores potentes e econômicos; índices de segurança e modelos sofisticados. Alguns desses modelos se constituem em símbolo de elevado status e consideração, fabricados em número limitado e sempre sob encomenda. Outros revelam o refinado gosto dos seus fabricantes e usuários, sendo produzido com matéria-prima diferenciada, como a fibra de vidro, com acabamento artesanal de apreciável categoria. Essa indústria de veículos especiais não é somente de acabamento final, pois também fabrica chassis e carrocerias de fibra de vidro, utilizando componentes mecânicos das grandes montadoras. Não são, tampouco, montadoras especiais, pois fabricantes de produtos diferenciados, resultantes do esforço artesanal de refinada especificidade. Produtos dessa espécie, isto é, da atividade artesanal, constituem o suporte das grandes obras, artísticas e científicas, que a História nos revela através dos tempos. Também das pequenas obras de arte de imenso valor. Qual será a jóia que não trará, da sua origem, o valor do artesão?

A chamada indústria de fundo de quintal fornece, em países de tecnologia de ponta, produtos que o mercado local absorve com apreciáveis benefícios, encontrados em grandes magazines, em supermercados e em pequenas lojas especializadas.

Quando o artesão consegue projetar a sua obra ao nível do produto industrial sai da área da chamada economia paralela, subterrânea ou invisível aos que não querem ver, economia que faz circular valores de escala crescente, retirando a moeda estrangeira de condição de aviltada mercadoria do câmbio negro para a disputa do mercado paralelo.

O Brasil já participa, desde a década passada, desse ramo do artesanato industrializado, fabricando veículos especiais, também denominados "fora de série", em pequenas indústrias estabelecidas no Rio de Janeiro e em São Paulo, reunidas na "Associação Brasileira dos Fabricantes de Veículos Especiais", sediada no Rio de Janeiro.

O mercado interno absorve o produto que também figura na pauta da exportação para os Estados Unidos e países outros, sendo exibidos novos modelos a cada "Salão de Automóvel".

Esse produto do artesanato industrializado, todavia, pelas suas peculiaridades, não deve ser tratado, a nível de imposição fiscal, como se saído da linha de montagem de uma indústria de grande porte.

Por que não estabelecer para a indústria de veículos especiais a alíquota que incide sobre componentes, que varia de 5 (cinco) a 12 (doze) por cento, em lugar daquela incidente sobre veículos de aço produzidos em linha de montagem, que varia de 28 (vinte e oito) a 32 (trinta e dois) por cento, se movidos a álcool ou a gasolina? Ponha-se em relevo a circunstância de serem 80% (oitenta por cento) do custo final dos veículos especiais representados por componentes mecânicos adquiridos às grandes montadoras.

Não se pretende que se conceda incentivo fiscal a esse grupo de indústrias. O que se objetiva é a concessão de um tratamento equitativo, que possibilite um pagamento a menor, não com o intuito de possibilitar maiores lucros, mais o de incentivar o aparecimento de outras in-

dústrias do ramo, que também concorrem no mercado externo. Elas proporcinarão mais impostos, mais empregos e, pela concorrência, produtos cada vez melhores.

O artesanato de alguns países que têm no turismo uma das suas grandes fontes de divisas permite ao viajante levar consigo alguma coisa além da lembrança dos seus monumentos, do seu pitoresco, das suas paisagens. O produto desse artesanato, que bem utiliza a máquina, é objeto de permanente admiração.

Sobre esse assunto, apoio permanente ao artesanato, nos pronunciaremos oportunamente. Hoje, entretanto, o nosso propósito é fazer um apelo ao Dr. Francisco Dornelles e ao Dr. Roberto Gusmão, ilustres Ministros da Fazenda e da Indústria e do Comércio, para que examinem, com a premência possível, o apelo dos fabricantes de veículos especiais, que aqui transmito, para que sejam reduzidas as elevadas alíquotas que incidem sobre o seu produto, medida que atenderá ao interesse do consumidor nacional, do mercado externo, do mercado de trabalho e aos cofres públicos.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Concedo a palavra ao último orador inscrito, Senador Raimundo Parente.

O SR. RAIMUNDO PARENTE (PDS — AM. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

A comunidade católica do Amazonas está em festa pela posse, ocorrida ontem, do quarto Arcebispo Metropolitano de Manaus, Dom Clovis Frainer, a quem cabe, como novo Pastor, a tarefa de conduzir aquele grande rebanho de almas pelas sendas luminosas da Fé e da vivência religiosa.

Gaúcho de nascimento, Dom Clovis Frainer ordenou-se sacerdote integrando a Ordem dos Frades Menores Capuchinhos, tendo realizado os cursos de Filosofia, Teologia, Teologia Dogmática, Sagrada Escritura e Teologia Bíblica, doutorando-se em Teologia pela Pontifícia Universidade Católica de Porto Alegre.

Em 1978 foi Sagrado Bispo, havendo, antes da sagração, exercido o Magistério, como Professor da Sagrada Escritura, e desempenhado as funções de Superior Provincial, em Caxias do Sul; Conselheiro Geral para a América Latina, em Roma; Coordenador Pastoral na Diocese de Caçador; Coordenador Pastoral na Paróquia de Fátima, Campo Grande; Secretário Provincial e, finalmente, Professor de Sagrada Escritura no Instituto de Teologia em Campo Grande.

Depois da Sagração, foi Bispo Diocesano de Coxim, desde mil novecentos e setenta e oito, tendo comandado um programa semanal de rádio, na Rádio Vale de Taquari, com a transmissão dominical da Santa Missa.

Autor do livro "História de Deus em nossa História", Dom Clovis Frainer tem como lema pastoral o dístico: **Evangelizare misit me** (O Senhor me enviou a evangelizar), o que bem traduz e retrata a sua formação autêntica de Pastor, consciente de que o seu dever maior é empunhar com elevação, renúncia e abnegação, o Cajado do Senhor, para o mister de bem dirigir o rebanho que há de seguir docilmente os seus passos, certamente orientado pela grandeza dos seus exemplos e pela sapiência dos seus ensinamentos, inspirados, todos eles, nas verdades maiores do Evangelho de Jesus, bússola estelar que deu nova destinação ao caminhar humano, a partir do sublime sacrifício indelével do Gólgota.

Dai, Sr. Presidente e Srs. Senadores, o regozijo e o júbilo da família católica manauara, que ainda agora entoa loas e hosiannas, pedindo a Deus ilumine a mente e o coração de Dom Clovis Frainer, para que ele possa desenvolver o seu trabalho apostólico com a indispensável proteção de Nosso Senhor Jesus Cristo, ao agasalho do Manto de

Maria Santíssima, dando prosseguimento à maravilhosa obra de evangelização dos seus antecessores, cercado pelo carinho, pela fraternidade e pelo amor filial do povo amazonense.

Que Deus abençoe a Dom Clovis Frainer para a glória do Seu Santo Nome e para o engrandecimento cada vez maior da Sua Igreja, especialmente no Amazonas, onde a fé católica simboliza a fonte maior das nossas tradições e da nossa formação.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Os Srs. Senadores Itamar Franco, Jorge Kalume e Alexandre Costa encaminharam à Mesa requerimentos de informações.

Nos termos do inciso VI do art. 239 do Régimento Interno, os requerimentos serão examinados pela Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Nada mais havendo que tratar, vou encerrar a presente sessão, designando para a sessão ordinária de amanhã a seguinte

ORDEM DO DIA

— 1 —

REQUERIMENTO Nº 15, DE 1985

Votação, em turno único, do Requerimento nº 15, de 1985, de autoria do Senador Humberto Lucena, solicitando a constituição de Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar os fatos que colocaram em risco o controle acionário, pela União, da Companhia Vale do Rio Doce.

(Dependendo da votação do Requerimento nº 37/85, dos Senadores Roberto Campos e José Ignácio Ferreira, de adiamento de votação para o dia 18 de abril de 1985.)

— 2 —

REQUERIMENTO Nº 57, DE 1985

Votação, em turno único, do Requerimento nº 57, de 1985, de autoria dos Líderes Gastão Müller e Moacyr Duarte, requerendo, nos termos do art. 371, c, do Regimento Interno, urgência para o Ofício S/2, de 1985, do Governador do Estado do Rio Grande do Norte, solicitando autorização do Senado Federal para realizar operação de crédito externo no valor de cinquenta milhões de dólares.

— 3 —

REQUERIMENTO Nº 58, DE 1985

Votação, em turno único, do Requerimento nº 58, de 1985, de autoria dos Líderes Gastão Müller e Moacyr Duarte, solicitando, nos termos do art. 371, c, do Regimento Interno, urgência para o Ofício nº S/8, de 1985, através do qual o Prefeito Municipal de Anápolis (GO) solicita autorização do Senado para que aquela prefeitura possa realizar operação de empréstimo externo no valor de US\$ 3.500.000,00 (três milhões e quinhentos mil dólares).

— 4 —

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 26, DE 1979

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 26, de 1979, de autoria do Senador Orestes Quêrcia, que acrescenta parágrafos ao art. 517 da Consolidação das Leis do Trabalho, tendo

PARECERES, sob nºs 184 e 185, de 1984, das Comissões:

— de **Constituição e Justiça**, pela Constitucionalidade e Juridicidade; e

— de **Legislação Social**, favorável.

— 5 —

PROJETO DE LEI SENADO Nº 2, DE 1980

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 2, de 1980, de autoria do Senador Humberto Lucena, que dispõe sobre a escola e a nomeação dos dirigentes das Fundações de Ensino Superior, tendo

PARECERES, sob nºs 747 e 748, de 1981, da Comissão:

— de **Constituição e Justiça**, pela constitucionalidade e juridicidade, com voto vencido, em separado, do Senador Moacyr Dalla; e

— de **Educação e Cultura**, favorável.

— 6 —

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 18, DE 1980

Votação, em primeiro turno (apreciação preliminar da constitucionalidade, nos termos do art. 296 do Regimento Interno), do Projeto de Lei do Senado nº 18, de 1980, de autoria do Senador Itamar Franco, que dispõe sobre aposentadoria especial do músico tendo

PARECERES, sob nº 1.032, de 1980, e nº 415, de 1984, da Comissão:

— de **Constituição e Justiça**, 1º Pronunciamento: pela inconstitucionalidade; 2º Pronunciamento: (reexame solicitado em Plenário) — ratificando seu parecer anterior.

— 7 —

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 320, DE 1980

Votação, em primeiro turno (apreciação preliminar da juridicidade, nos termos do art. 296, do Regimento Interno), do Projeto de Lei do Senado nº 320, de 1980, de autoria do Senador Pedro Simon, que revoga a Lei nº 6.815, de 19 de agosto de 1980, que define a situação jurídica do estrangeiro no Brasil, cria o Conselho Nacional de Imigração e dá outras providências, tendo

PARECER, sob nº 1.144, de 1981, da Comissão

— de **Constituição e Justiça**, pela injuridicidade.

O SR. PRESIDENTE (Marcondes Gadelha) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 17 horas e 45 minutos.)

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. MOACYR DUARTE NA SESSÃO DE 29-3-85 E QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. MOACYR DUARTE (PDS — RN. Como Líder, pronuncia o seguinte discurso.) — sr. Presidente, Srs. Senadores:

O Nordeste tem sido, através dos tempos e dos governos, uma região marcada pela seca e seus satélites físicos e morais, que transformam a vida dos seus habitantes em uma autêntica odisséia, digna da pena de um outro Heródoto.

Nas páginas épicas de "Os Sertões", Euclides da Cunha timbrou uma frase que, de tanto dita e redita, assumiu foros de uma lenda biológica e de um conceito ético. "O sertanejo é antes de tudo um forte". A presença do sertanejo e nordestino na geografia e na etnia brasileiras constitui uma força maior da integração e da unidade nacional.

Alceu Amoroso Lima, saudando esse grande nordestino que foi José Américo de Almeida, quando de seu ingresso na Academia Brasileira de Letras, fez este conceito de alto teor sociológico: "Tomando o povo brasileiro em bloco, o caráter do nordestino é o cimento do nosso humanismo coletivo."

No Nordeste se plasmou e consolidou a emancipação nacional e ali se fincou o marco maior da nossa existência como povo. Ali se temperaram o caráter, a fibra e a coragem de nossa gente na defesa do território pátrio

contra as agressões estrangeiras, notadamente as invasões holandesas. Berço de heróis do passado, terreno fértil dos grandes movimentos insurrecionais para a definição do nosso perfil histórico, o Nordeste está sempre na vanguarda das conquistas liberais e democráticas.

Neste século, a Revolução de 30 foi, inequivocamente, o instante solar mais luminoso do irredentismo de um povo. Ela teve seus heróis e mártires, simbolizados no vulto legendário de João Pessoa, nordestino bravo, discípulo de Epitácio e Rui, todos pró-homens do Nordeste, este último mestre eterno de civismo e Direito, cavaleiro andante da democracia, nossa mais alta inteligência e cultura em todos os tempos. A Revolução de 30 teve ainda o seu lado cerebral e intelectual, seus lutadores de pena e espada e criou um estilo, uma epopéia e uma consciência dentro das Letras nacionais.

Lemos, em algum lugar, e transcrevemos aqui um comentário que destaca a liderança dos nordestinos no movimento intelectual que deu suporte sociológico e ideológico, político e cultural à Revolução de 30. O romance de 30 está intimamente ligado à vitória da Revolução de 30; o ciclo do tenentismo, o ciclo tenentista, suas preocupações nacionalistas e anti-imperialistas; houve a preocupação de se escrever na língua falada do povo, pelo camponês e pelo operário que despontava nas capitais ao sopor do advento do proletariado brasileiro nascente, que começou com "A Bagaceira", de José Américo, escritor e político.

A Revolução de 30 trazia em seu bojo toda uma série de idéias novas, realmente revolucionárias e se ela não cumpriu seu programa anti-imperialista, nem por isso deixou de influir sobre os escritores e o povo. A própria revolução sofreu as influências das idéias igualitárias que vieram no bojo da Revolução Socialista de 1917, acontecimento que marcou toda a literatura universal: Domingos Olímpio, Raquel de Queiroz, José Américo, romancista da seca, Graciliano Ramos, José Lins do Rego, Jorge Amado — 1930 produziu, além de uma revolução, uma literatura profundamente marcada por obras que enfocam preocupações, menos de ordem estética do que de natureza social — José Lins do Rego, com seu vasto painel da decadência e transformação da zona canavieira; José Américo, com o seu quadro de contrastes entre o sertão e o litoral; Raquel de Queiroz, com o tema da seca retomado em dimensões profundamente sociais; Graciliano Ramos, com a dissecação das relações sociais no mundo rural; Jorge Amado, com sua epopéia do cacau e a temática dos escritores de esquerda, de quem recebeu notória influência. Como se vê, todos os escritores, exatamente todos, sem exceção, homens do Nordeste.

Há uma obra famosa de um dos maiores escritores e cientistas brasileiros, o Professor Silva Melo, em que focaliza o valor biológico e a grandeza moral do homem nascido no clima equatorial, chegando a afirmar que o homem tropical foi o verdadeiro criador da Humanidade. Nesse livro intitulado, "A Superioridade do Homem Tropical", à página 434, Editora Civilização Brasileira, Silva Melo retrata, nessa obra monumental, em brilhante e exaustiva demonstração, a superioridade do homem tropical e nos leva a uma reorientação dos nossos esforços no sentido da reabilitação do ser humano por excelência, o homem moreno, que nasceu e habita os trópicos, e de uma reavaliação do quanto a civilização tem perturbado a nossa vida mas, também, do patrimônio de formação essencialmente tropical, que se conserva quase invariável no fundo de cada um de nós.

Não vamos nos alongar em considerações múltiplas, que poderíamos enumerar neste terreno, até porque o que nos leva a esse registro é um profundo sentimento de revolta e protesto de contestação e repulsa às levianas, insensatas e bárbaras declarações contidas no Boletim Informativo do Estado do Paraná, de nº 5, em que se lê a agressiva, insultosa e grosseira afirmativa do Sr. Klaus Magno Gerner, Secretário da Agricultura do Paraná, de que.

"O Nordeste já é uma espécie de gueto, onde vivem hoje mais de 30 milhões de pessoas praticamente inúteis para o resto do País. Se houvesse uma catástrofe, ou epidemia, que matasse metade da população nordestina, provavelmente não sentiríamos a mínima falta, porque essa parcela da população não trabalha para nenhum setor industrial ou pouco contribui."

Srs. Senadores: se isto estivesse escrito no livro, "Minha Luta", de Hitler, ou estivesse indexado nas obras de Goebbels, nazistas e genocidas que envergonharam a condição humana, seria de estarrecer, quanto mais tendo sido escrita por um brasileiro que, certamente, se tivesse tido poder na Alemanha nazista, poderia ter estado como algoz e magarefe nos campos de Dachau e em outras tantas chacinas e hecatombes que tisonaram de negro as páginas da História da Humanidade. O que seria do povo de Israel, da gloriosa nação judaica se outros escribas dessa estirpe por lá existissem?

O Sr. Milton Cabral — Permite V. Exª um aparte?

O SR. MOACYR DUARTE — Ouço, com muita satisfação, o aparte do eminente colega, Senador Milton Cabral.

O Sr. Milton Cabral — Apesar do desmentido que saiu na imprensa, inclusive do próprio autor desta frase, tenho informações de que, na realidade, ele pensa exatamente dessa maneira. Esse Secretário da Agricultura do Estado do Paraná, segundo pessoas que o conhecem, pessoas essas que me deram essa informação, tem passado por um processo de evolução ideológica muito curiosa: era um extremado nazista, no passado e, hoje, um extremado socialista. Então, ele conseguiu fazer um simbiose do nazismo com a extrema esquerda e o resultado disso é um indivíduo que produz tese dessa natureza.

O SR. MOACYR DUARTE — Obrigado pela intervenção de V. Exª, nobre Senador Milton Cabral. Certamente, o Sr. Klaus Gerner se encontra naquele dilema shakespeariano de ser ou não ser; certamente o Secretário da Agricultura do Estado do Paraná se encontra naquele conflito de consciência entre as duas doutrinas: a que abraçara anteriormente e aquela a que pretende aderir na hora presente.

O Sr. João Lobo — Permite V. Exª um aparte?

O SR. MOACYR DUARTE — Ouço, com prazer, o aparte do eminente Senador João Lobo.

O Sr. João Lobo — Nobre Senador Moacyr Duarte, quero, evidentemente, como nordestino, como brasileiro e como pessoa humana, solidarizar-me com V. Exª nesse repúdio que deve ser de todo o Brasil, da atitude mental do Secretário de Agricultura do Estado do Paraná. Já tive ocasião de falar sobre esse assunto. Mas tive também, em outra ocasião, a oportunidade de mostrar que isso é um denominador comum, é quase que um subconsciente dos homens, da tecnocracia do Centro-Sul deste País. O Nordeste é sempre marginalizado e preterido, a tal ponto que se cristaliza no subconsciente desses homens um conceito como esse, expedido pelo Secretário de Agricultura. Mas eu não podia também deixar de fazer o reparo que quero fazer nesse momento e peço desculpas ao nobre orador. V. Exª quase que comete o mesmo pecado que estamos condenando no espírito e na consciência desses maus brasileiros, que acham que o Nordeste não vale a pena. V. Exª exalta o homem nordestino como um forte, exalta o homem tropical como superior aos outros, quase que V. Exª me espanta fazendo a pregação do arianismo inverso: a do ariano caboclo. V. Exª está também fazendo apologia do homem moreno, do homem tropical, como se ele pudesse ser superior ao homem branco, ao homem louro, ou ao homem comum do resto deste território brasileiro. Acho

que são os mesmos tipos de enfoque que levam o Secretário da Agricultura do Paraná a expedir um conceito tão odioso como aquele. De forma que eu me solidarizo com V. Ex^a quando repudia essa conceituação do secretário ou de outros maus brasileiros, que acham que nós, os irmãos nordestinos, somos inúteis e não valem nem a pena de figurar no mapa do Brasil, que não temos corrido em nada. Mas também não posso exaltar a tal ponto o homem nordestino, o homem moreno para sobrepô-lo ao gaúcho, ao paranaense ou aos louros de Santa Catarina. Era esse o aparte que gostaria de dar a V. Ex^a

O SR. MOACYR DUARTE — Agradeço a intervenção do nobre Senador João Lobo.

S. Ex^a apenas labora num equívoco quando me atribui a exaltação do homem denominado dos trópicos, o homem do Equador. Essa conceituação não é minha, é a de um conhecido professor e renomado etnólogo, que é o Professor Silva Mello.

O Sr. João Lobo — Nem por isso deixa de ser uma conceituação odiosa, como a que foi feita na "Minha Luta" de Hitler, pelo homem ariano.

O SR. MOACYR DUARTE — Limitei-me apenas a registrar o pensamento do Professor Silva Mello quando, no seu livro "A Superioridade do Homem Tropical", exalta o valor biológico e a grandeza moral do homem nascido no clima equatorial. Os conceitos não são meus, foram apenas registrados. Mas, Sr. Presidente, respondendo a essa objurgatória do Secretário Klaus Magno Gerner, o faço com a leitura e transcrição de uma das páginas mais belas e candentes, pelo seu estilo e a carga de verdades irrefutáveis que encerra, páginas de extraordinária grandeza, coragem e erudição, escritas pelo culto e talentoso Professor Mário Moacyr Porto, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Esse artigo antológico foi publicado no jornal *Tribuna do Norte*, de propriedade do Ministro Aluizio Alves, e o incorporei ao meu pronunciamento, numa homenagem ao autor e num desagravo ao povo nordestino.

O SR. PRESIDENTE (Passos Pôrto. Fazendo soar a campainha.)

O SR. MOACYR DUARTE — Sr. Presidente, faria um apelo à conhecida generosidade e liberalidade de V. Ex^a para que, mesmo contribuindo para arrancar um pouco o Regimento, V. Ex^a me permitisse mais cinco minutos para que procedesse à leitura deste artigo, que há de interessar, pelo seu conteúdo, ao Plenário desta Casa.

O SR. PRESIDENTE (Passos Pôrto) — V. Ex^a será atendido.

O SR. MOACYR DUARTE — Obrigado.

"O Nordeste é uma região onde o povo pobre empresta dinheiro a rico.

Trabalha para os outros, sustenta com a sua miséria a crescente prosperidade do chamado Sul Maravilha. Verdade meridiana, comprovada à luz dos números, das estatísticas, do sabido e consabido. Mas como a versão é muito mais credível do que os fatos, ganhou foro de verdade irreplicável que somos uma terra de gente inepta, parasitária, que vive da assistência caridosa dos nossos irmãos do Sul. Tenho em mãos o nº 5, do Boletim Informativo do Estado do Paraná, de nome "Divulgação", que contra a nossa terra e a nossa gente arremete com impiedade e desprezo."

Transcreve o teor do Boletim que já foi lido por mim desta tribuna.

"Observe-se que se trata de uma objurgatória publicada em um boletim oficial, uma folha informativa do Estado do Paraná, que se presume refle-

tir o pensamento das autoridades daquela próspera Unidade da Federação. Para o resto do País, não passamos de uma Biafra sem remédio, de um trecho da Etiópia, destinado a sugar a economia nacional, até que uma calamidade ou epidemia livre a pátria amada de, pelo menos, metade da sua população de parasitas. A notícia contém uma verdade e ao mesmo tempo uma mentira. A verdade é que nós vamos cada vez pior, cada vez mais pobres. Como diz o "Boletim", do Governo do Paraná, hoje somos uma espécie de "GUETO" miserável, que ainda sobrevive de teimoso. Basta dizer que, segundo a alarmante denúncia de famosos nutricionistas, o nordestino, de tanto passar fome, está diminuindo de tamanho, transformando-se em uma etnia de nanicos, de débeis mentais. Se uma calamidade ou epidemia não dizimar, pelo menos, a metade dessa multidão de famintos, como vislumbra o boletim "Divulgação", o restante do povo brasileiro, de tanto "repartir o pão" vai sofrer a fase das vacas magras, pois, como dizem os judeus, quem dá aos pobres e empresta...adeus. Esta é a verdade. Agora vamos à mentira. Armou-se contra o Nordeste uma política de sistemática espoliação, de roubo à mão desarmada, de esbulho cruel e sistemático de sua economia, que deu no que deu. A mentira maior consiste em atribuir às secas periódicas a causa do nosso pauperismo, a explicação da nossa crescente miséria, quando o certo é que a parte do Nordeste efetivamente assolada pelas secas não vai além de um décimo da região. Basta dizer que os habitantes da Zona da Mata, onde chove muito, são piores nutridos e, conseqüentemente, mais doentes, que a população sertaneja. As populações ribeirinhas do São Francisco vivem em péssimas condições, em estado de pobreza talvez pior que a gente do Sertão, zona duramente atingida pelas estiagens. Quem quiser saber dessas coisas pelo miúdo convém ler "As Alternativas do Nordeste", de Manoel Correia de Andrade, renomado técnico da SUDENE. E quem não sabe que as reservas d'água dos nossos açudes, barragens e subsolo dão de sobra para atender as necessidades da nossa população, que não precisa, a rigor, de inverno, mas apenas do aproveitamento racional das suas reservas hídricas? Acrescente-se: aproveitamento racional da água e justa utilização da terra. O Banco Mundial, inteiramente insuspeito como agente do socialismo internacional, em documento encomendado pela SUDENE, recomenda a implantação de uma reforma agrária para a redistribuição de 70% das terras agrícolas, correspondentes a áreas não utilizadas ou sub-utilizadas. Mas será mesmo que a nossa gente constitui um peso morto na economia do País, uma multidão de famintos inúteis, que um cataclisma ou epidemia, se os dizimasse, em nada afetaria o resto do Brasil, como publicou o Boletim Informativo do Governo do Paraná? Vamos examinar a denúncia à luz dos fatos, dos números, das estatísticas."

O SR. PRESIDENTE (Passos Pôrto. Fazendo soar a campainha.) — V. Ex^a começou falando como Líder, usando o horário que é destinado pelo Regimento Interno à Ordem do Dia. V. Ex^a já excedeu aquele tempo, a Presidência já concedeu a V. Ex^a mais cinco minutos para a leitura. Nós já estamos quase às 16 horas e a Ordem do Dia não foi ainda lida, discutida e deliberada. De modo que peço a V. Ex^a considere como lido o restante desse artigo, a fim de que possamos continuar com o fluxo normal da sessão.

O SR. MOACYR DUARTE — Sr. Presidente, a advertência de V. Ex^a é por demais oportuna. Reconheço, também, que já extrapolei de há muito o tempo que me

foi concedido pela benevolência de V. Ex^a mas solicito, Sr. Presidente, apenas mais três minutos, porque assim concluirei a leitura deste documento, não interrompendo as suas conclusões:

"O Nordeste exporta mais do que importa. O Rio Grande do Norte, por exemplo, no último quinquênio, apesar da calamidade da seca, exportou, todos os anos, mercadorias que deram ao país dezenas de milhões de dólares, e importou, em cada ano do período, menos de um milhão. O saldo foi todo para favorecer a economia dos estados sulinos e aliviar a dívida do Brasil. A política do pobre dar dinheiro a rico.

Produzimos mais petróleo do que consumimos. O centralismo espoliador, a partilha tributária adotada não tem servido senão para sangrar a nossa economia em favor dos estados ricos. De acordo com dados levantados pela Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara dos Deputados, que, na legislação passada, examinou a situação da SUDENE, desde 1967, o Nordeste vinha perdendo, anualmente, em benefício dos Estados do Sudeste e do Sul, somente através do ICM, 42% de suas receitas próprias (A Sudene e sua atuação, relatório e conclusão da C.P.I., Brasília, 1979, p 32.) E, como diz o Deputado Fernando Coelho, "É expressivo que, contando com um terço da população brasileira, a região recebe do ICM, que é imposto sobre o consumo, mais Fundo de Participação, apenas cerca de 12% do total arrecadado no país. No ano de 1980, enquanto os nove Estados do Nordeste tiveram uma participação de apenas 11,64% da arrecadação total do ICM, São Paulo atingiu, isoladamente, 42,03% e o Sudeste 63,92%. (Relatório da C.P.I., p. 53)". É preciso comentar?

Quanto à política creditícia do governo central nem é bom falar. Acrescente-se que a estrutura do mercado de capitais tem servido para transferir para a bolsa de valores do Centro-Sul a nossa minguada poupança. Poderíamos ir muito longe, pois a viacrucis da secular espoliação do Nordeste é matéria para um libelo acusatório por crime continuado de assalto e genocídio. Rematando, parece-nos que se faz urgente um trabalho de conscientização do povo, de esclarecimento do que efetivamente representamos na economia do país, para que as nossas reivindicações se façam na veemente linguagem do protesto e não mais no tom súplice de humilhados pedintes. As universidades do Nordeste têm um indeclinável compromisso para com a nossa gente, o dever imperioso de se constituírem um instrumento do seu desenvolvimento. A elas cabe o histórico papel de formar, através dos seus professores mais esclarecidos e estudantes mais descompromissados, um movimento de opinião pública, à semelhança do que se fez, recentemente, em torno do objetivo "Diretas Já". Quixotismo? Utopia? Vamos pagar pra ver. Ninguém ouve a quem pede de joelhos, não vai longe quem pedincha de rasto. Cervantes, escarmentado com as vitórias dos sarracenos contra os cruzados, diz que quando os infiéis são mais numerosos do que os cristãos, até Deus fica ao lado dos infiéis. Não vamos, então, esperar que uma calamidade ou epidemia dizime a metade restante da nossa gente, uma vez que a primeira já se foi no holocausto da mortalidade infantil, no drama das "vidas secas" dos retirantes, na diáspora desalmada dos "paus de arara", na camorra dos que faturam grosso com a fome dos seus irmãos."

Sr. Presidente, muito obrigado a V. Ex^a pela paciência. (Muito bem!)