



DIÁRIO

República Federativa do Brasil DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLII — Nº 27

TERÇA-FEIRA, 19 DE MAIO DE 1987

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Humberto Lucena, Presidente, nos termos do art. 52, item 30, do Regimento Interno, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 45, DE 1987

Rerratifica a Resolução nº 19, de 1987

Art. 1º O artigo 1º da Resolução nº 19, de 1987, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º É a Prefeitura Municipal de São Leopoldo, Estado do Rio Grande do Sul, nos termos do artigo 2º da Resolução nº 93, de 11 de outubro de 1976, alterada pela Resolução nº 140, de 5 de dezembro de 1985, ambas do Senado Federal, autorizada a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 240.000 UPC, junto à Caixa Econômica Federal, esta na qualidade de agente financeiro da operação, destinada a promover a execução integrada de obras referentes aos projetos específicos de sistema viário, esgoto pluvial, no Município, obedecidas as condições admitidas pelo Banco Central do Brasil, no respectivo processo.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.
Senado Federal, 15 de maio de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

SUMÁRIO

1 — ATA DA 26ª SESSÃO, EM 18 DE MAIO DE 1987

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Mensagens do Senhor Presidente da República

— N.ºs. 83, 84 e 85/87 (n.ºs. 128, 129 e 130/87, na origem), restituindo autógrafos de projetos de lei sancionados.

— N.º 86/87 (n.º 132/87, na origem), solicitando a retirada da Mensagem nº 45, de 27 de fevereiro de 1987.

1.2.2 — Comunicação da Presidência

Recebimento do Ofício nº S/8, de 1987, do Prefeito de Gandu, Estado da Bahia, solicitando a retificação da Resolução nº 346/86.

1.2.3 — Requerimento

N.º 73/87, do Senador Irapuan Costa Júnior e outros, solicitando a criação de Comissão

Especial, com finalidade de levantar o grau de estatização da economia brasileira e participação das empresas estatais no endividamento externo e interno do País.

1.2.4 — Discursos do Expediente

SENADOR JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Refuta acusações da imprensa ao seu trabalho na Constituinte.

SENADOR IRAM SARAIVA — Protesta contra citação errônea sobre seu passado político no “Anuário de 1987, da Enciclopédia Britânica do Brasil”.

EXPEDIENTE**CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL****PASSOS PÔRTO**

Diretor-Geral do Senado Federal

AGACIEL DA SILVA MAIA

Diretor Executivo

LUIZ CARLOS DE BASTOS

Diretor Administrativo

JOSECLER GOMES MOREIRA

Diretor Industrial

LINDOMAR PEREIRA DA SILVA

Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Semestral	Cz\$ 264,00
Despesa c/ postagem	Cz\$ 66,00
(Via Terrestre)	
TOTAL	330,00
Exemplar Avulso	Cz\$ 2,00

Tiragem: 2.200 exemplares.

1.2.5 — Comunicação da Presidência

Convocação de sessão conjunta a realizar-se hoje, às 19 horas, com Ordem do Dia que designa.

1.3 — ORDEM DO DIA

Comparecimento do Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Dr. José Reinaldo Carneiro Tavares, em atendimento à convocação feita através do Requerimento nº 66, de 1987.

1.3.1 — Ingresso do Senhor Ministro no Plenário**1.3.2 — Exposição do Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares****1.3.3 — Interpelações ao Senhor Ministro dos Transportes**

Senadores Carlos Chiarelli, Afonso Camargo, Mário Maia, Virgílio Távora, João Menezes, Itamar Franco, Alexandre Costa e Louremberg Nunes Rocha.

1.3.4 — Comunicação da Presidência

Cancelamento da sessão conjunta convocada anteriormente para as 19 horas de hoje.

1.3.5 — Interpelações (continuação)

SENADORES Mansueto de Lavor, Nabor Júnior, Rachid Saldanha Derzi, Rui Bacelar, Iram Saraiva, Jarbas Passarinho, Marcondes Gadelha e Fernando Henrique Cardoso.

1.3.6 — Comunicação da Presidência

Convocação de sessão extraordinária a realizar-se 4ª-feira, dia 20, às 18 horas e 30 minutos, com Ordem do Dia que designa.

1.4 — ENCERRAMENTO**2 — DISCURSOS PRONUNCIADOS EM SESSÃO ANTERIOR**

— Do Senador Chagas Rodrigues, proferido na sessão de 15-5-87.

— Do Senador José Agripino, proferido na sessão de 15-5-87.

3 — ATOS DO PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL

Nºs. 129 e 132, de 1987

4 — PORTARIA DO DIRETOR-GERAL

Nº 13, de 1987

5 — MESA DIRETORA**6 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS****Ata da 26ª Sessão, em 18 de maio de 1987****1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 48ª Legislatura****Presidência dos Srs. Senadores Humberto Lucena e Dirceu Carneiro**

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

— Mário Maia — Aluizio Bezerra — Nabor Júnior — Leopoldo Perez — Odacir Soares — Ronaldo Aragão — João Menezes — Almir Gabriel — Jarbas Passarinho — João Castelo — Alexandre Costa — Edison Lobão — Chagas Rodrigues — Hugo Napoleão — Virgílio Távora — Cid Sábóia de Carvalho — Mauro Benevides — José Agripino — Lavoisier Maia — Marcondes Gadelha — Humberto Lucena — Antonio Farias — Mansueto de Lavor — Teotônio Vilela Filho — Albano Franco — Francisco Rollemberg — Lourival Baptista — Jutahy Magalhães — Ruy Bacelar — José Ignácio Ferreira — Gerson Camata — João Calmon — Jamil Haddad — Afonso Arinos — Itamar Franco — Ronan Tito — Severo Gomes — Fernando Henrique Cardoso — Mário Covas — Mau-

ro Borges — Iram Saraiva — Irapuan Costa Júnior — Pompeu de Souza — Maurício Corrêa — Meira Filho — Louremberg Nunes Rocha — Márcio Lacerda — Rachid Saldanha Derzi — Wilson Martins — Leite Chaves — Afonso Camargo — José Rícha — Dirceu Carneiro — Nelson Wedekin — Carlos Chiarelli — José Paulo Bisol — José Fogaça.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — A lista de presença acusa o comparecimento de 57 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declarou 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 83/87 (nº 128/87, na origem), de 15 de maio do corrente ano, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 7, de 1987, (nº 79/87, na Casa de origem), que altera dispositivo da Lei 7.194, de 11 de junho de 1984, que autorea a inclusão de recursos da União, e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei nº 7.599, de 15 de maio de 1987)

Nº 84/87 (nº 129/87, na origem), de 15 de maio do corrente ano, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº, de 1987 (nº 78/87, na Casa de origem),

que dispõe sobre gratificação a ser concedida a engenheiros agrônomos e dá outras providências.

(Projeto que se transformou na lei nº 7.600, de 15 de maio de 1987).

Nº 85/87 (nº 130/87, na origem) 15 de maio do corrente ano, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 6, de 1987 (nº 82/87, na Casa de origem), que altera a redação do art. 4º da Lei nº 6.932, de 7 de julho de 1981, que dispõe sobre as atividades do médico residente e dá outras providências.

(Projeto que se transformou na Lei nº 7.601, de 15 de maio de 1987)

De retirada de matéria:

MENSAGEM Nº 86, de 1987

(nº 132/87, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Senado Federal:

Submeto a Vossas Excelências o pedido de retirada da Mensagem nº 45, de 27 de fevereiro de 1987, que indicou o nome do Senhor Embaixador Rubens Antonio Barbosa para missão diplomática junto à Delegação do Brasil para o Desarmamento e os Direitos Humanos.

Ocorre que o referido diplomata assumiu alta função no Ministério da Fazenda não havendo razão, portanto, para concluir o processo de sua indicação.

Brasília, 15 de maio de 1987. — **José Sarney.**

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O expediente lido vai à publicação.

Do expediente lido consta a Mensagem nº 86, de 1987, do Senhor Presidente da República, que é deferida por esta Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — A presidência recebeu, do Prefeito de Gandu, Estado da Bahia, o Ofício nº S/8, de 1987, solicitando a retificação da Resolução nº 346, de 1986, que autorizou aquele Município a contratar operação de crédito no valor de Cz\$ 21.611.285,00 (vinte e um milhões, seiscentos e onze mil, duzentos e oitenta e cinco cruzados).

Nos termos da Resolução nº 1, de 1987, a presidência designará, oportunamente, o Relator da matéria.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Sobre a Mesa, requerimento cuja leitura será feita pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 73, de 1987

Proposta para Constituição de Comissão Especial.

Ao Exmº Sr. Presidente do Senado Federal.
Senhor Presidente:

Os abaixo assinados, senadores com assento nesta Casa vêm propor, nos termos do Regimento Interno.

Criação de Comissão Especial

Finalidade — Levantar o grau de estatização da economia brasileira e participação das empresas estatais no endividamento externo e interno do País.

Prazo de Duração — 90 dias (noventa dias.)

Número de membros — 7 (sete.)

Sala das Sessões, 5 de maio de 1987. — **Irapuá Costa Jr. — Olavo Pires — Mauro Borges — Iram Saraiva — Francisco Rollemberg — Rachid Saldanha Derzi — Chagas Rodrigues — Edison Lobão — Almin Gabriel — Nelson Wedekin — Louremberg Nunes Rocha — José Fogaça — Nabor Júnior — Ronaldo Aragão — Cid Saboia de Carvalho — Leopoldo Peres — Wilson Martins — Meira Filho — João Lobo — Mário Covas — Márcio Lacerda — Aluizio Bezerra — Hugo Napoleão — Afonso Camargo — Gerson Camata.**

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O requerimento lido será publicado e incluído em Ordem do Dia.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador José Ignácio Ferreira.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA (PMDB — ES. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Há os que aceitam situações vexatórias ou escandalosas, e silenciam, por lhes faltar o respaldo da verdade. Uma espécie de paralisia que reduz ao mutismo e a uma indiferença fingida aqueles a quem se imputa fundadamente a autoria de um fato ilícito, imoral ou mesmo irregular.

Não é, felizmente, o meu caso. E por isso estou usando da palavra agora.

Dois jornais importantes deste País **Correio Braziliense** e **Jornal do Brasil** atribuíram-me a prática de um fato singular: o de ter copiado e apresentado como minhas, centenas de sugestões encaminhadas ao Congresso Nacional por diversas entidades, sugestões essas que se encontravam arquivadas no computador do PRODASEN à disposição de todos os Constituintes. As alusões, com características de achincalhe, foram reiteradas mais recentemente na importante coluna do Zózimo, do **Jornal do Brasil**, depois de publicadas, por ambos os jornais, as explicações que solicitei.

Tais acusações foram sacadas do abstrato, a partir de fonte preservada pelo jornalista, mas que não teve o escrúpulo de usar o profissional de Imprensa como instrumento de sua torpeza e proteger-se da verdade escondendo-se atrás dele.

Tenho seguras informações de que a mesma pessoa orquestrou todo o episódio das publicações, feitas em dias alternados da mesma semana. E em seguida passou a enviar, de Brasília, cartas anônimas às redações dos jornais, anexando recortes das primeiras notas e agredindo também outros parlamentares.

A verdade, entretanto, é uma só: não utilizei sequer uma das dezenas de milhares de sugestões armazenadas no computador do PRODASEN à disposição de todos os Constituintes. E não o fiz porque simplesmente não me sobrou tempo para tanto. Durante alguns meses me dedi-

quei, com o auxílio de colegas advogados, juristas, professores universitários, a formulação de centenas de propostas que vim à apresentar à Constituinte. Fruto sobretudo de consulta direta à sociedade civil, através de vários de seus segmentos com os quais pessoalmente me avistei.

O Sr. Chagas Rodrigues — Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Ouço V. Exª, com muito prazer.

O Sr. Chagas Rodrigues — Acha, se V. Exª me permite, até certo ponto, desnecessário essa intervenção de V. Exª. Sabemos que alguns Congressistas, muito ocupados, são, às vezes, criticados porque não trabalham, V. Exª, ao contrário ofereceu um grande número de emendas, levou o seu espírito público a tal ponto que quis, realmente, colaborar na elaboração da nova Constituição. De modo que, pelo fato de ter trabalhado e oferecido um elevado número de sugestões, V. Exª, só merece as nossas congratulações. Se V. Exª tivesse ido ao PRODASEN para tomar conhecimento daquelas sugestões e apelos vindos diretamente do povo, e V. Exª mesmo disse que não teve tempo para fazê-lo, ainda assim V. Exª seria merecedor dos nossos aplausos porque, nesta hora, nós, Constituintes, somos todos representantes do povo e é nosso dever ir ao encontro das aspirações populares. De modo que V. Exª pode ficar certo de que, com a sua expressão intelectual, um homem de valor intelectual, um homem sabidamente honrado e eficiente, tem, da nossa parte, e sempre teve, o melhor conceito possível.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Quero agradecer a V. Exª, eminente Senador Chagas Rodrigues, o aparte com que V. Exª me dá esse respaldo, numa hora em que eu precisava dizer da tribuna do Senado o que estou dizendo.

O Sr. Wilson Martins — Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Tem o aparte V. Exª, eminente Senador Wilson Martins.

O Sr. Wilson Martins — O nosso relacionamento remonta a muitos anos, quando ambos, no exercício da advocacia, não da advocacia profissional simplesmente, mas da advocacia dos nossos colegas no âmbito da Ordem dos Advogados, exercíamos, eu a Presidência da Seccional do Mato Grosso do Sul, que inaugurei por sinal, e V. Exª, a do Espírito Santo. Naquele período já V. Exª mostrava a sua competência, a sua probidade e o seu dinamismo. Competência, probidade e dinamismo que V. Exª projetou na vida nacional, não somente através da Ordem, como da sua vida parlamentar, discutindo aqui, apresentando proposições, indicações a propósito de todos os grandes problemas de interesse nacional. V. Exª tem o respeito desta Casa, tem, portanto, o meu humilde respeito. Não poderia deixar de solidarizar-me com V. Exª, no momento em que fala sobre as emendas oferecidas à futura Constituição. E quanto à notícia desairosa a seu respeito, em dois órgãos da imprensa nacional, queria dizer que nós, políticos, somos alvos, de maneira generalizada, de apreciações desse tipo. Temos também que resguardar a nossa imagem, por um lado, e por outro, ter a serenidade com que V

Ex^a agora se defende. Explicando os fatos, V. Ex^a põe fim a essa questão. Muito obrigado a V. Ex^a.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado a V. Ex^a, Senador Wilson Martins, eu que aprendi a admirar V. Ex^a exatamente nos tempos das nossas lutas na OAB, durante o período do autoritarismo, em que a OAB se destacou como importante bastião em defesa da sociedade civil.

O Sr. Afonso Arinos — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte ao Senador Afonso Arinos.

O Sr. Afonso Arinos — Gostaria de dar um aparte não de apoio nem de estímulo, porque V. Ex^a não necessita disto, mas o testemunho, quando da minha passagem pelo Espírito Santo, do trabalho, do prestígio, da autoridade, do respeito que cercam V. Ex^a no seu Estado Natal, e que entre nós, todos os seus colegas do Senado, é sabido, reconhecido e proclamado. Eu sei que V. Ex^a começou a sua carreira muito cedo, membro do Ministério Público. V. Ex^a foi Vereador, V. Ex^a foi Deputado estadual, V. Ex^a foi Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil, da Seção do seu Estado e participou da direção geral dessa entidade na sua configuração internacional em França. V. Ex^a tem muitos trabalhos publicados — tenho a honra de dispor de alguns deles — sobre Administração Pública, sobre Economia, sobre Direito Interno, sobre Direito Internacional. V. Ex^a é um homem jovem, a sua ascensão, a sua subida na carreira política não estará nunca protegida contra os percalços, as insídias, as maldades que a concorrência, até a concorrência inútil, que a concorrência inatingível pode despertar em certos espíritos que não se habituam à tranquilidade, à ascensão vitoriosa de uma juventude dotada intelectualmente, guamecida moralmente e dedicada nacionalmente ao nosso País. Estou repetindo aquilo que ouvi dos seus companheiros, dos seus colegas, dos seus patrícios, a gente do Espírito Santo, que me acolheu com tanta generosidade por ocasião de um recente acontecimento cultural. Quero trazer a V. Ex^a a expressão da minha Bancada, que eu quis representar neste momento, a Bancada do Estado do Rio de Janeiro, prestando as homenagens que V. Ex^a merece. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Quero agradecer, e muito, a V. Ex^a, eminente Senador Afonso Arinos. O aparte de V. Ex^a realmente me comove muito. V. Ex^a sabe dos cultos íntimos que rendo a V. Ex^a desde os bancos escolares, e fico muito feliz e muito homenageado com este aparte que V. Ex^a me ofereceu.

O Sr. Nabor Júnior — Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte a V. Ex^a.

O Sr. Nabor Júnior — Nobre Senador José Ignácio Ferreira, no momento em que V. Ex^a assume a tribuna desta Casa para apresentar sua defesa acerca do noticiário de alguns órgãos da imprensa nacional, quero hipotecar minha total e irrestrita solidariedade a V. Ex^a, porque reconheço a seriedade, a competência e a dedicação com

que V. Ex^a tem-se havido nesta Casa no exercício do mandato que o povo capixaba lhe conferiu. Por outro lado, quero ressaltar também a maneira com que V. Ex^a granjeou aqui o respeito e a admiração dos seus colegas, tanto assim que hoje ocupa, com muita competência, o cargo de 1^o Vice-Presidente desta Casa, além de ter exercido outras funções públicas no seu Estado, e ter presidido a Ordem dos Advogados do Brasil, Seção do Espírito Santo, durante dois mandatos. Aceite, portanto, a minha total solidariedade neste momento em que V. Ex^a está sendo tão injustiçado. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado, Senador Nabor Júnior. Quero agradecer a V. Ex^a, que sabe bem do apreço e da admiração que lhe devoto.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte ao nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Estou ouvindo a fala de V. Ex^a, e estou notando que há uma preocupação sua ante as críticas, que por certo são maldosas, endereçadas a V. Ex^a. E numa época em que muito se criticava os que não fazem nada, há de se encontrar um tempinho, um pouco de espaço para criticar os que fazem muito. E a Constituinte, que estamos vivendo, com tanta dedicação, fica assim sujeita às más interpretações, que só são muitas porque o trabalho realmente é grandioso. Mas para que V. Ex^a tenha uma noção de como isto é injusto, basta dizer que o seu *curriculum* hoje se acresce com o pronunciamento do destacado e grande jurista nacional, grande intelectual Afonso Arinos de Melo Franco. Para mim, o pronunciamento do Senador Afonso Arinos é um verdadeiro diploma a mais para V. Ex^a, neste momento em que, ferido, vem à tribuna do Senado Federal para trazer não sei se seu protesto, não sei se sua mágoa, mas, na pior das hipóteses, a sua versão, à verdade dos fatos, nesta hora em que atinge-lhe a personalidade através de notas que não correspondem à verdade dos fatos. Se V. Ex^a copiou do povo para apresentar suas sugestões, fez muito bem; se copiou do seu Estado, fez melhor ainda; se ores, fez muito certo, porque para isso existem os computadores guardando a vontade popular, guardando os pronunciamentos populares, guardando em outros níveis as sugestões endereçadas à Constituinte. Não sei nem se é necessário o pronunciamento de V. Ex^a, como já falou o eminente Senador Chagas Rodrigues. O seu pronunciamento no Senado da República é talvez muito mais uma questão psicológica, uma questão de foro íntimo, o não querer guardar uma mágoa sem um protesto, do que propriamente uma necessidade para o povo brasileiro e, de modo especial, para o seu povo. Se nós aqui no Senado o conhecemos tão bem, se a Ordem dos Advogados do Brasil guarda de V. Ex^a uma imagem tão séria, tão certa e tão pura, se todos sabemos, de outras esferas da Nação, como se comporta V. Ex^a, como é que seu Estado terá dúvidas do seu nome, da sua personalidade, do seu proceder, da sua sapiência, da sua competência e do seu devido trabalho? Portanto, que fique o pronuncia-

mento de V. Ex^a apenas como um registro de ordem psicológica, o ego que exige esse protesto que se ergue no Senado da República, mas a opinião pública por certo dispensa totalmente as suas e as nossas palavras que ocorrem, agora, no entanto, mais pelo dever de justiça do que pelo dever de informar a opinião pública. É este o meu juízo a respeito do que fala V. Ex^a.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Agradeço a V. Ex^a, o aparte, nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho. V. Ex^a sabe que, em pouco tempo de convívio, já percebeu a admiração enorme que passei a nutrir por V. Ex^a, por sua competência, pelo seu espírito público, pela sua lealdade e pelo seu cavalheirismo.

Muito obrigado a V. Ex^a.

O Sr. João Menezes — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte ao nobre Senador João Menezes.

O Sr. João Menezes — Esse é um pequeno grande assunto. Pequeno, porque é um assunto de muro baixo, um assunto sem maior profundidade; e está-se tomando grande porque V. Ex^a trouxe-o ao Plenário. Não estou aqui para lhe prestar solidariedade, porque V. Ex^a não precisa de minha solidariedade para este assunto, mas para prestar-lhe a minha homenagem pelo trabalho que vem desenvolvendo tanto na Assembléia Constituinte, como no Congresso Nacional e no Senado da República, acompanhando todos os assuntos de interesse nacional e estando sempre na vanguarda dos grandes debates. Receba, portanto, as minhas homenagens, nesta hora em que V. Ex^a assume a tribuna.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado, a V. Ex^a, nobre Senador João Menezes, pela gentileza e pela densidade das suas palavras.

O Sr. Maurício Corrêa — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte ao nobre Senador Maurício Corrêa.

O SR. Maurício Corrêa — Quero trazer a V. Ex^a a minha irrestrita solidariedade. Tivemos o prazer de conviver na direção da Ordem dos Advogados do Brasil. V. Ex^a, como Presidente da valorosa seção do Estado do Espírito Santo, e eu, como Presidente do Distrito Federal. Registro, aqui, para os Anais desta Casa, que V. Ex^a foi um dos mais atuantes, altivos, e preparados Presidentes da Ordem dos Advogados, apresentando as mais lúcidas propostas para o aprimoramento da nossa instituição. Portanto, as alevisias assacadas contra V. Ex^a, pelos jornais aqui referidos, na verdade, não podem, de jeito nenhum atingir V. Ex^a, porque conhecemos de perto a sua atuação e o seu prestígio na Ordem dos Advogados. Acho que V. Ex^a não deve se intimidar nem se preocupar com ataques dessa natureza. V. Ex^a tem o meu apoio, a minha solidariedade.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Agradeço a V. Ex^a, meu companheiro de muitas lutas na OAB, que tanto realizou não só pela reconstitucionalização que estamos buscando, neste País, como pela abertura de um caminho no rumo da redemocratização que, mais do que a reconstitucionalização, é o que nos interessa.

O Sr. Mauro Benevides — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte a V. Ex^a.

O Sr. Mauro Benevides — Nobre Senador José Ignácio Ferreira, desejo oferecer à Casa o meu testemunho do espírito público de V. Ex^a especificamente no tocante à sua atuação como Constituinte. Seguidas vezes, V. Ex^a manteve contato comigo na condição de 1^o-Vice-Presidente da Mesa da Assembléia, para que eu o mantivesse informado daqueles prazos que teriam que ser cumpridos para formulação das propostas de emenda. E via, nas sucessivas interpelações de V. Ex^a, aquele espírito público, aquela ansia de participar, aquele desejo de promover alterações estruturais na Carta Magna brasileira, sobre os aspectos econômico, político e social. Acho que, por isso, V. Ex^a deve merecer o nosso apreço e a nossa admiração pelo trabalho que desenvolveu.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado, nobre Senador Mauro Benevides, por estas palavras que tanto me tocam.

O Sr. Pompeu de Souza — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Com prazer.

O Sr. Pompeu de Souza — Senador, quero apenas trazer, mais do que a solidariedade, a declaração de que V. Ex^a paira acima de todas as picuinhas, de todas as intrigas, e de todas as deformações da realidade. Por sua atuação nesta Casa — à qual acabo de chegar —, V. Ex^a se fez conhecido pela maneira como sempre se portou na vida pública, à qual está acima de quaisquer propósitos de denegrir o seu mérito, a sua formação, a sua retidão de caráter, de vida limpa e brilho de inteligência, que o isentam de todas as manobras que pretendem amesquinhá-lo.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado a V. Ex^a, nobre Senador Pompeu de Souza.

Sr. Presidente, vou concluir, dizendo:

Se, ao reverso, tivesse utilizado sugestões contidas no computador do PRODASEN, estaria agindo de forma absolutamente incensurável e até elogiável, na medida em que tais sugestões estão ali precisamente para isto, somente chegariam à consideração da Assembléia Nacional Constituinte se subscritas por um Parlamentar Constituinte.

Onde, pois, o fundamento para tais notas, em jornais tão acreditados e em colunas tão lidas?

Srs. Senadores:

Pensei muito antes de trazer este assunto ao Plenário do Senado Federal, sobretudo porque não teria o direito de falar, da altitude nacional desta Tribuna, de um assunto que apenas a mim dissesse respeito. Por outro lado, não posso e não quero confundir-me com a instituição de que faço parte. E não reclamo privilégios. Não tenho pretensão a favores ou a tratamento especial. Não postulo guarda-chuvas para a minha dignidade ou reputação. O que tenho é o direito ao respeito devido, a minha condição de cidadão e à repre-

sentatividade que detenho — e exercito com absoluta dignidade.

Sobretudo, porque não sou alguém sem história, sem mensagem e sem biografia. Tenho mais de 25 anos de advocacia. Sou procurador da justiça (aposentado precocemente pelo movimento de 1964). Fui conselheiro seccional e federal da OAB em vários biênios, vice-Presidente da União Internacional dos Advogados e Presidente da Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal.

Fundador do MDB para lutar contra o autoritarismo, enfrentei riscos. Lutei pela liberdade de imprensa. Lutei contra a censura aos jornais. Fui cassado. Perdi direitos políticos por 10 anos. Fui preso e processado. Duas vezes. Presidente da OAB em meu Estado, arrastei os tempos duros das bombas da OAB, da ABI e do Rio Centro. E iniciei a luta em favor da anistia ampla, geral e irrestrita, com um livro e um périplo por todo este País.

Hoje, na travessia para a plenitude democrática, os riscos políticos que tenho o dever de enfrentar são bem outros — não são mais o da cassação, os do exílio possível, os da tutura e até do assassinato — são os riscos da democracia, que exige das Lideranças uma permanente postura ética, porque a sociedade livre não é comandada. É liderada a partir da pedagogia do exemplo dos Líderes que livremente ela escolhe.

E na democracia, como na República, não se prescinde de um sólido alicerce ético. Um parlamentar que tenha perdido a sensibilidade para a importância de seu exemplo como homem público, não tem como manter legítimo o exercício de seu mandato, porque representação pressupõe respeito e pressupõe credibilidade.

Por isso, Sr. Presidente, fere fundo o deboche gratuito, a tentativa de descrédito que, respaldada no nada, pode entretanto comprometer reputações construídas na luta séria de anos em favor de idéias de justiça social e liberdade, entre os quais o da própria liberdade de imprensa.

Sei — é certo — como essas coisas ocorrem. E, por isso mesmo, não posso e não devo culpar o jornalista pelo enlço que sofreu de sua fonte. Há canalhas para tudo, que vivem da dissimulação, do embuste, do estelionato moral. Homens-cebola, sem carço, adversários gratuitos de comportamento sempre enganoso, que não se credenciam nem mesmo ao nosso respeito.

A Imprensa, que eles ilaqueiam sem nenhum respeito à sua importância institucional, irá, a cada fato como este, desmascarando esses covardes que têm nome, endereço e, às vezes, até um mandato. E seu dever fazer isto! O meu dever não leva sequer em consideração essas coisas. Porque não luto por uma imprensa com este ou aquele comportamento. Eu tenho o dever de lutar, sim, apenas por uma imprensa livre.

O Sr. Fernando Henrique Cardoso — Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Estas, Sr. Presidente, são as considerações que me cumpria fazer.

Antes, concedo o aparte ao eminente Líder do meu Partido, Senador Fernando Henrique Cardoso.

O Sr. Fernando Henrique Cardoso — Sr. Senador, antes que V. Ex^a termine o seu pronunciamento, queria deixar registrada aqui, como Líder do PMDB no Senado, como seu companheiro, a minha solidariedade. Tenha V. Ex^a a certeza de que no julgamento dos seus Pares e no julgamento da opinião deste País, o seu comportamento está, absolutamente, acima de qualquer suspeita ou de qualquer atitude que possa, por razões que desconheço, tentar denegrir qualquer ato de sua parte. Sou testemunha do esforço imenso — e aqui me pede o Líder do PFL que, também junte a voz do PFL ao meu pronunciamento, e o faço gostosamente — mas sou testemunha, como todos nós, da correção absoluta de V. Ex^a como Senador, um dos companheiros que mais trabalham e com os quais a Bancada sempre contou. Conte, portanto, com a solidariedade partidária.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado, eminente Senador Fernando Henrique Cardoso, e muito obrigado Senador Carlos Chiarelli, por quem o meu eminente Líder se pronunciou.

O Sr. Gerson Camata — V. Ex^a me concederia um aparte, nobre Senador?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte a V. Ex^a, eminente Senador Gerson Camata.

O Sr. Gerson Camata — Nobre Senador José Ignácio Ferreira, como membro da Bancada do Espírito Santo, companheiro de V. Ex^a há muitos anos na vida pública, eu quero, juntando a minha solidariedade à do Senador Edison Lobão que, em consequência do término do tempo de V. Ex^a não terá tempo para apartear-lo, hipotecar, também, a nossa solidariedade e o testemunho do seu esforço, do seu trabalho permanente numa vida pública sempre produtiva, em favor do Espírito Santo.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado, Senador Gerson Camata, o seu aparte tem um sentido especial por ser V. Ex^a um conterrâneo e companheiro de tantas lutas.

Estas são as considerações, Sr. Presidente que me cumpria fazer, não concito o Senado a nenhuma solidariedade, apenas o convido a uma reflexão sobre situações Kafkianas como essa, que podem ser criadas a partir de intrigas que ganham espaços nos jornais.

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

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Iram Saraiva.

O SR. IRAM SARAIVA (PMDB — GO. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Entendo que o fato mais importante da pauta do dia, realmente, é a inevitável construção — e, hoje, eu tenho certeza de que o Sr. Ministro dos Transportes provará isto — da estrada Norte-Sul mas, lamentavelmente, sou obrigado, assim como o faz, também, o nobre Senador José Ignácio Ferreira, a usar, por alguns minutos, a tribuna do Senado por uma razão, a de que sou vítima de uma injustiça.

Abrindo o Anuário de 1987 da Enciclopédia Britânica do Brasil — logicamente, os fatos de 1986 — deparei com uma informação inverídica e desonesta. E o que é pior, Srs. Senadores, é que, enquanto Professor de História, durante muitos anos, sempre indiquei, nas minhas bibliografias, a Enciclopédia Britânica Brasileira como sendo uma das fontes irrefutáveis no aspecto histórico, geográfico e, sobretudo, quando, nos seus anuários, traz os eventos dos Estados. Sempre se pautou por notícias verdadeiras, portanto, fatos históricos permanecem, mas, lamentavelmente, acontece ser eu a vítima quando observo que essa Enciclopédia comete um verdadeiro delito contra o meu passado, no instante em que, à página 86, faz uma referência, que passo a ler a V. Ex^s que é nada mais do que uma linha e meia, mas que marca o meu nome de forma errônea na História brasileira. Diz a Enciclopédia: "Iran Saraiva, biônico, da antiga ARENA, agora, beneficiado pelo voto."

Ora, Sr. Presidente, Srs. Senadores, quem neste País não conhece a minha atuação? Sou um emedebista histórico. E para provar aos editorialistas da Enciclopédia Britânica Brasileira, deixo alguns poucos dados, porque, aliás, a minha vida não é rica em dados, como a de V. Ex^s. Mas, para esclarecimento, fui Vereador em 1972, em Goiânia, eleito, portanto, não biônico, com 3.563 sufrágios. Saio imediatamente para ser Deputado Estadual; em 1974, portanto, mais uma vez, eleito, dessa feita com 19.278 votos. Saio de Goiás, chego ao Congresso Nacional para o primeiro mandato, como Deputado Federal em 1978, com 34.186 votos. Já pelo segundo mandato como Deputado Federal, em 1982, chego com 112.184 votos. E, agora, chego à mais alta Casa de Legislação deste País, como Senador da República, com 973.728 votos, portanto, a mais expressiva votação do meu Estado.

Lamentavelmente, uma enciclopédia inserir o meu nome como biônico, é alguma coisa que eu não poderia, embora haja na pauta um assunto relevante, deixar passar em claro. Primeiro, condei como Deputado Federal, como Deputado Estadual e Vereador a bionicidade, porque entendo que, para os cargos eletivos, todos os homens terão que ser eleitos. E sei mesmo que muito dos meus Pares, hoje, aqui, com seus mandatos concorreram e provaram que a bionicidade não era o melhor caminho, por isso disputaram o voto. Agora, se por acaso eu tivesse participado de outro partido, eu assumiria, mas é preciso que a Enciclopédia Britânica, esta sim, assumia o fato histórico com maior riqueza de detalhe. Volto a reafirmar a esta Casa, que fui emedebista histórico, sou membro do PMDB, único partido a que pertenci até hoje. E por que uma Enciclopédia, que eu tinha até aqui como séria e honesta, publica um verdadeiro improprio dessa natureza? Por esta razão trago a apreciação desta Casa e sollicitaria mesmo que a Mesa do Senado da República fizesse com que esta Enciclopédia não veiculasse mais o livro de 1987 sem antes fazer a correção, Sr. Presidente. Eu não aceitaria a errata, porque como professor sei que as erratas são apenas lidas por aqueles que curiosamente adentram as enciclopédias. E não quero passar à História como sendo homem que aceitou mandato não legitimado pelo povo.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. IRAM SARAIVA — Concedo o aparte a V. Ex^a com muito prazer, nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Indago de V. Ex^a se é realmente a Britânica, ou se é a Mirador, ou a Barsa que são enciclopédias que editam em Língua portuguesa. A Britânica é toda editada em Inglês. Estou lendo aqui em português, estou achando estranho que seja o texto da própria Enciclopédia Britânica.

O SR. IRAM SARAIVA — Nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho, trata-se do Livro Ano de 1987, da Enciclopédia Britânica do Brasil — logicamente, ela tem o autorizo da Enciclopédia Britânica, que tem a responsabilidade editorial em Chicago.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Quero, então, atento a essa informação de V. Ex^a, repudiar esse nível de informação, solidário ao que acabo de escutar. Realmente, a História, muitas vezes, se faz muito falsa graças a um dado erroneamente posto e, com toda certeza, a bionicidade que foi aceita neste País não é aceita psicologicamente por aquelas pessoas, como V. Ex^a, que sempre lutaram contra ela e que tiveram no voto a única razão do mandato conseguido ao longo dos anos na carreira política. Sou solidário, portanto, a V. Ex^a, repudio esse erro, e digo que não é verdade que a Enciclopédia Britânica não contenha erros, porque, durante muitos anos, levou-se à crença, mesmo por força da propaganda, que a Enciclopédia Britânica não continha erros. Confesso a V. Ex^a — digo isso com humildade — que nas minhas pesquisas, quando vou a muitas fontes, já encontrei muitos defeitos na própria Britânica, defeitos de dados, defeitos na exposição de teses filosóficas e muitos informes que não guardam a menor precisão. Nisso há o risco de ferir não somente a V. Ex^a, mas de ferir a história parlamentar brasileira, da qual V. Ex^a é uma importante personagem, ao longo da sua luta para conseguir mandatos, ao longo do seu desempenho. E V. Ex^a não tem esse feito que a informação dá, V. Ex^a foi exatamente uma das pessoas que pugnam na trincheira adversa, na posição totalmente adversa. Faço este registro, juntando a minha solidariedade à do companheiro, a solidariedade que o companheiro necessita e, não apenas necessita, merece. É um reparo que deve ser feito. Esta edição não pode continuar circulando, porque vamos consagrar um erro, para um Brasil já tão torpedeado por tantos e tantos erros e tantas e tantas más informações. Acho que é necessário que o Senado da República faça uma diligência e procure que seja obstruído imediatamente o ato distribuidor deste livro, quer dizer a distribuição desta obra e a sua comercialização, até que se substitua nas edições aquilo que me parece que, além do erro, torna-se, não apenas por ser um erro, uma ofensa. Quem sabe se não há um dolo por trás disso? Quem sabe se o redator não é um adversário de V. Ex^a? Quem sabe se a pessoa que cometeu esse engano não o fez num instante de plena consciência, sabendo que estava ofendendo e fazendo para ofender, muito embora soubesse que não era verídica a informação prestada. Recolha, portanto, V. Ex^a a minha

solidariedade, neste episódio que me parece que V. Ex^a nele tem o máximo de razão e justiça nas suas palavras de protesto.

O SR. IRAM SARAIVA — Agradeço a V. Ex^a, nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho.

— Eu diria que a História realmente não reporta os fatos com correção, porque muitas vezes o historiador ou a fonte, ou calúnia ou tergiversa; ou, como bem colocou V. Ex^a, muitas vezes o inimigo político ou o inimigo da verdade nos leva a informações não verídicas.

Quando chamo a atenção da Casa, é exatamente por se tratar de uma obra amplamente difundida nas universidades, amplamente difundida nas bibliotecas dos mais estudiosos e não chega a ser um fato simples; é uma nódoa porque nós assumimos uma postura no Brasil, durante o período da ditadura, contra a bionicidade, embora eu respeite aqueles que a aceitaram, mas propugnei pelos pleitos livres e diretos. Acho que a informação errônea, principalmente histórica e geográfica, no que diz respeito a meu Estado, o Estado de Goiás, não abrimos mão disso porque embora novo na vida pública, não queremos passar à História como uma nódoa.

O Sr. Chagas Rodrigues — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. IRAM SARAIVA — Concedo o aparte ao nobre Senador Chagas Rodrigues.

O Sr. Chagas Rodrigues — Nobre Senador Iram Saraiva, na realidade, V. Ex^a não foi agredido, agredida foi a História, a História Política do nosso País, a História Parlamentar do nosso País. De modo que V. Ex^a pode ficar tranqüilo. Todos aqueles que estão realmente interessados nos problemas políticos do nosso País, na história dos homens públicos, esses sabem que V. Ex^a, por um questão de fidelidade à História, de respeito aos nossos adversários antigos, muitos hoje, até cor religiosos, mas respeitamos a posição de cada um, todos queremos que aqueles que escreveram para orientar e instruir, respeitem a verdade dos fatos. Se V. Ex^a nunca foi biônico, tem o direito de ser considerado um homem que nunca foi biônico. Portanto, o que se ofendeu aí foi a verdade de histórica. Se em nosso País, ao lado da liberdade de imprensa, que eu defendo, houvesse a responsabilidade e a ação indenizatória, como há em outros países, V. Ex^a teria direito a uma grande indenização, inclusive para publicar em todos os jornais do País a verdade histórica. V. Ex^a tem a nossa solidariedade, mas pode ficar tranqüilo, que essas agonias, esses equívocos estão a acontecer todos os dias. Hoje, com V. Ex^a, amanhã com qualquer um de nós. Eu poderia até morrer — não trouxe ao Senado — um grande jornal que apresentou — não faz muito tempo, no período dos Presidentes das Subcomissões, — o Senador Chagas Rodrigues como homem de centro-direita. Veja V. Ex^a! Eu achei graça. De modo que V. Ex^a fique tranqüilo porque não são essas observações, não são essas informações deturpadas, que poderão alterar a verdade dos fatos históricos.

O SR. IRAM SARAIVA — Muito obrigado Senador Chagas Rodrigues, mas a questão que levanto é exatamente a bem da história brasileira a bem da reputação que devem ter os documentos históricos do Brasil. Como Professor de História

ria, sobretudo, tinha a preocupação de fazer com que os fatos fossem esclarecidos e gostaria que os companheiros, Senadores da República, atentassem bem, porque se trata de um anuário que cobre todos os Estados, Estado por Estado. Temos que observar isto, porque a juventude está sendo educada por ela e, amanhã, não teremos como resguardar o nosso nome se a enciclopédia, que conseguiu, através da publicidade que ela exerce, grande penetração, publica semelhante erro. Tanto é verdade que o Senador Cid Carvalho chegou até a manuseá-la para entender se, realmente, tratava-se da Enciclopédia Britânica do Brasil, e o é.

O Sr. Mauro Benevides — Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. IRAM SARAIVA — Com muito prazer.

O Sr. Mauro Benevides — Nobre Senador Iram Saraiva, desejo também levar a V. Exª a minha solidariedade diante dessa sua indignada manifestação no Plenário do Senado Federal. Para V. Exª, que escalonou por todos os degraus da hierarquia legislativa, Vereador, Deputado Estadual, Deputado Federal, hoje Senador da República, V. Exª chega a esta Casa com votos que ascenderam quase à casa de um milhão e, portanto, foi uma demonstração inequívoca de que durante toda trajetória como homem público e no coroamento de sua chegada ao topo da escada legislativa, que é o Senado Federal, a mais alta Casa da hierarquia legislativa, V. Exª mereceu a admiração dos seus coestaduanos pela significativa votação obtida. Em nome da liderança do PMDB, e por delegação do nosso Líder, Fernando Henrique Cardoso, desejo expressar a V. Exª a nossa integral solidariedade e a certeza de que V. Exª continuará pontificando nesta Casa como uma das suas figuras mais proeminentes.

O SR. IRAM SARAIVA — Muito obrigado, nobre Senador Mauro Benevides e agradeço também as manifestações de solidariedade do PMDB.

Sr. Presidente, creio que a Mesa poderia comunicar aos editores da Enciclopédia Britânica do Brasil que é necessário que este Anuário não circule dessa forma porque só a errata nos causaria um dano muito grande. E que a Mesa solicitasse aos Srs. responsáveis pela parte editorial, pela parte de pesquisa, que a correção fosse feita. O prejuízo será bem maior se desta forma este Anuário continuar circulando, porque aí a verdade histórica, mais uma vez, será pisada neste País.

Por esta razão, levantei a questão acolhida pelos nobres pares, e solicito a V. Exª que a faça chegar aos responsáveis pela edição, no Brasil, para que a correção seja feita, mas não em forma de errata.

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

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — A Presidência convoca Sessão Conjunta a realizar-se hoje, às dezenove horas, no Plenário da Câmara dos Deputados, destinada à leitura das Mensagens Presidenciais N.ºs 11, 12, 13, 14 e 15, de 1987-CN, referentes aos Decretos-leis N.ºs 2.197 a 2.201.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Passa-se à

ORDEM DO DIA

Em atendimento à convocação feita, através do Requerimento n.º 66/87, comparece, hoje, a esta Casa o Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Dr. José Reinaldo Carneiro Tavares.

Para introduzir S. Exª em plenário, a Presidência designa comissão formada pelos Srs. Senadores Mauro Benevides, João Menezes, Virgílio Távora e Itamar Franco. (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Acha-se em plenário S. Exª o Sr. Ministro dos Transportes, Dr. José Reinaldo Carneiro Tavares.

Convido S. Exª a tomar assento na Bancada da Maioria, ao lado do nobre Líder, Senador Fernando Henrique Cardoso.

Nos termos regimentais, o Sr. Ministro disporá de 1 hora para sua exposição. Para as interpeleções a S. Exª, serão chamados os Srs. Senadores inscritos, que disporão de 10 minutos cada um, sendo assegurado ao Sr. Ministro igual tempo para resposta. Para contraditar o Sr. Ministro, os Srs. Senadores poderão usar de prazo não superior a 5 minutos.

Concedo, portanto, a palavra ao Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Exm.º Sr. Presidente do Senado Federal, Senador Humberto Lucena, Srs. Líderes do Senado Federal, Srs. Senadores, Srs. Deputados:

Atento ao chamado desta Casa, aqui compareço para demonstrar o meu respeito especial pelo poder que V. Ex.ªs integram.

O Senado Federal, reunindo a representação igualitária de todos os Estados e do Distrito Federal, expressa a vontade política dos brasileiros, sem esconder as divergências de interesses das correntes partidárias e das ideologias aqui trazidas, pelo voto majoritário dos eleitores de nosso País.

Nunca, desde há muitos anos, se observou a harmonia que hoje já encontramos no relacionamento entre o Poder Executivo e o Poder Legislativo. Expressões máximas do Executivo de hoje viveram longos anos a experiência do Poder Legislativo.

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República foi parlamentar e emprestou sua participação política à Câmara dos Deputados e ao Senado Federal. Ministros de Estado, Presidentes e Diretores de Autarquias Federais, um sem-número de colaboradores dos mais diversos escalões foram chamados com a experiência legislativa para assumirem postos no Poder Executivo.

E, creio, nem poderia ser diferente. A luta pela redemocratização do País sempre instalou trincheiras nas duas Casas do Congresso Nacional. Nelas, as sementes foram lançadas. O povo colhe os frutos pelas mãos daqueles incansáveis semeadores. Por isto, o Poder Executivo, hoje, repleto de figuras que brilharam, antes, nas tribunas do Senado Federal e da Câmara dos Deputados.

Portanto, é com respeito e satisfação que aqui compareço, para debater os problemas e soluções para os transportes no Brasil.

O Ministério dos Transportes ocupa espaços em todas as dimensões do País. Se não o faz com eficiência maior, há motivos que precisam ser analisados, há situações que precisam ser su-

peradas e há problemas que carecem de soluções justas e oportunas.

A falta de eficiência, hoje, reflete, em diversos casos, a falta de decisão em passado próximo ou distante. Reflete, ainda, a adoção de medidas que o tempo vem mostrando que não foram as melhores para o futuro daquele período, que é o presente de agora. Demonstra, além disso, que os recursos financeiros não se revelaram suficientes e que, em verdade, foram igualmente diminuídos e transferidos para outros setores ou compromettimentos, ficando o Setor Transportes a descoberto para cumprir suas responsabilidades com as comunidades dos Estados e dos Municípios.

Quando assumimos o Ministério, a situação era dramática. Acreditamos mesmo que nunca, em tempo algum, em lugar algum, um Ministro tivesse que enfrentar uma realidade igual. O DNER, usando critérios técnicos, apresentou-nos um relatório indicando 20.000 Km de rodovias federais completamente danificadas em todo o País. Não era caso de recuperação, e sim de reconstrução. Um crime, pois, para um País dependente de rodovias para circular suas riquezas, perder 20.000 Km de suas mais importantes vias de circulação significava impor uma camisa-de-força à sua economia. Essa perda representava um investimento de bilhões de dólares e, com práticas de conservação rotineira, isso nunca poderia acontecer.

As estradas apresentavam-se perigosas. Acidentes tomaram-se mais frequentes. Perdas, em vidas humanas, em bens transportados e em veículos sinistrados, não se podem dimensionar. As distâncias tornaram-se mais demoradas, encarecendo o frete e reduzindo o tempo útil de duração da frota. O consumo de combustível foi sensivelmente aumentado e a mão-de-obra utilizada tornou-se mais onerosa. Havia prejuízos de toda ordem, em decorrência do desgaste das rodovias e da sua não-recuperação, em tempo oportuno.

Grave também era a desorganização do Setor de Construção Rodoviária. A falta de planejamento do Governo, na área, levou à total incerteza que resultou na obsolescência dos equipamentos e na perda, para outros setores, de pessoal treinado em tantos anos.

Assim, resultou num esforço sobre-humano de todos os envolvidos a execução de 3.800 Km de reconstrução em 1986, iniciando um programa de 5.000 Km a cada ano.

Realizou-se, também, a "Operação São Cristóvão", que efetuou, pela primeira vez em muitos anos, a conservação rotineira em toda a Rede Rodoviária Federal, evitando que o processo de destruição continuasse sem controle.

No Setor Portuário, os problemas eram os mesmos: portos e equipamentos obsoletos e falta de política e orientação.

Os custos portuários superavam os de qualquer parte do mundo. Desta realidade toda a sociedade tomou conhecimento amplo, quando dezenas de navios não conseguiam deixar suas cargas e receber novas, pela ineficiência existente em nossos portos. Fizemos um intenso trabalho de planejamento, apoiados no GEIPOP e na PORTOBRAS, e iniciamos obras importantes nos portos de Santos e Paranaguá. Hoje, graças à aprovação, pelo Congresso, do Projeto de Lei enviado por Sua Excelência o Presidente José Sarney, podemos contar com recursos ociosos do Fundo de Mari-

nha Mercante e, brevemente, teremos aqui outro Projeto de Lei, reivindicando os recursos existentes da taxa de melhoramento dos portos à PORTOBRAS.

Assim, iniciaremos, este ano, uma ação muito maior de modernização de equipamentos, obras de dragagem e recuperação de nossos portos, com a construção de terminais especializados, como o de **containers**, no porto do Rio de Janeiro.

Estudos que encomendei logo que assumi, e que estão quase concluídos, definem os portos de comércio exterior, os quais terão todas as facilidades dos portos mais modernos do mundo, para importação e exportação, como armazéns alfandegados, taxas especiais e equipamentos modernos. Os estudos mostram que as vantagens dessa racionalização serão enormes, pois, hoje, navios de grande custo operacional saem de porto em porto, operando cargas pequenas, o que se traduz em enormes prejuízos para os armadores e para quem fazem comércio exterior. Racionalizando o setor, pode-se pensar que finalmente a cabotagem terá seu espaço no Brasil.

A nova Política Portuária Nacional está em discussão, e com ela esperamos resolver graves problemas e distorções ainda existentes hoje.

Na Marinha Mercante, encontramos o caos total. Não havia política, mas inadição geral, ausência de diálogo, conflitos entre armadores e exportadores e falta de encomendas ao Setor de Construção Naval.

Iniciamos, então, por meio de diversos seminários, um primeiro diálogo e a elaboração de uma Política de Marinha Mercante, com a participação de todos os segmentos envolvidos, com completa liberdade de crítica e sugestão. Esse documento continua de pronto e deverá ser enviado ao Congresso Nacional, para apreciação e decisão. É um documento equilibrado, que protege a armadora nacional, mas evita a formação de cartéis em prejuízo dos exportadores e dá um grande estímulo à construção naval, permitindo encomendas de cerca de 1.000.000 de toneladas brutas/ano.

hidrovias não existiam, não havia planos nem estímulo. Lançamos, com recursos do Fundo de Marinha Mercante — FMM, um programa para a construção de novos e seguros barcos mistos — passageiros e carga —, para a Amazônia, onde as precárias embarcações existentes proporcionaram gravíssimos e repetidos acidentes, com grande número de mortes. Esse estímulo criou uma ressonância entre os empresários regionais, pois várias encomendas foram contratadas, para barcos grandes, confortáveis, de aço, com porões separados, bastante seguros em caso de colisão com troncos — principal motivo de acidentes —, os quais provocam o alagamento rápido dos barcos de madeira com porão único, comuns na região.

Diversos seminários sobre hidrovias foram realizados destacando-se aqueles sobre os rios São Francisco e Paraguai, que provocaram imediata repercussão. O rio São Francisco passou de 40.000 t/ano, em 1984, para 100.000 toneladas, em 1986, e assim os ao primeiro embarque de 40.000 toneladas de soja pelo rio Paraguai na semana passada.

Iniciamos, também, em 1987, as recomendações do PRODIAT para o rio Araguaia e já assinamos o contrato, do comboio de pesquisa, com um estaleiro, que ficará, pronto em 14 meses, visando a obter dados suficientes e necessários ao projeto de transformar aquele rio em uma hidrovía.

Por outro lado, autorizamos o reinício das obras das eclusas da barragem do Tucuruí, de acordo com o programa do Concedor Norte-Sul, o que permitirá a operação de uma das maiores hidrovias do mundo — a do rio Tocantins.

Na Rede Ferroviária Federal, encontramos 400 locomotivas paralisadas, por falta de manutenção, e determinamos, imediatamente, a correção desse absurdo que imobilizava 1 bilhão de dólares, em prejuízo geral do setor. Em 1986, iniciamos a recuperação, com um contrato para 69 unidades. Esperamos que, em 3 anos, a situação esteja normalizada.

Estudamos, com os técnicos da RFFSA, um novo modelo operacional, moderno, para essa Empresa que é um patrimônio nacional, além de outras medidas de apoio, como o "Contrato-Programa" e a informatização das atividades do órgão, o que permite, hoje, a localização de qualquer locomotiva ou vagão, em todo o território nacional. Este serviço, inaugurado há um mês, permite que o usuário faça, ele próprio, o acompanhamento.

Esse novo modelo para a Rede Ferroviária possibilita uma mudança tão expressiva, que é nosso objetivo colocar à disposição do grande público as ações da entidade na Bolsa de Valores, a partir do ano que vem, capitalizando essa Empresa, que é básica para o desenvolvimento nacional.

Na Companhia Lloyd Brasileiro, os problemas foram e continuam sendo tentáveis. Tivemos que contratar, junto à SEST, uma consultoria para fazer completo diagnóstico daquela Empresa. O trabalho, já concluído, aponta-nos algumas ações para reequilibrar o Lloyd, e as medidas decorrentes começam a ser tomadas junto ao Ministério da Fazenda. Este ano, já teremos os reflexos positivos dessas iniciativas.

Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes — GEIPT, mais direcionada para o transporte urbano, foi reorganizada, voltando a planejar o sistema de transporte de carga.

Nos transportes urbanos, foram inaugurados os sistemas de Recife e Belo Horizonte e investimos na modernização dos sistemas obsoletos do Rio de Janeiro e de São Paulo. Estamos descentralizando a operação nesses Estados, delegando-lhes essa atividade, pois não é admissível operá-los de Brasília, como encontramos. Agora mesmo foi assinado um convênio com o Governo de São Paulo, o qual permitirá um salto qualitativo, transformando em metrô a Linha Leste da CBTU. No Rio, assinaremos, em pouco tempo, documento semelhante.

Com a visão de que a participação do setor privado na construção, operação e manutenção do sistema de transporte é importante para o País, e de que é urgente a melhoria operacional dos transportes, a fim de baixar custos e aumentar a eficiência, permitindo ampliar nosso poder de competição no exterior e concorrendo para reduzir o preço dos nossos produtos no mercado interno, iniciamos alguns projetos importantes e esta-

mos concluindo outros, numa ação inovadora no Brasil de hoje.

Destacamos a construção da duplicação da Avenida Brasil, no Rio de Janeiro — a Linha Vermelha —, por concessão de construção e operação ao setor privado, em troca de cobrança de pedágio e exploração de serviços; a conclusão da Ferrovia do Aço, com participação do setor privado em 60% dos custos, antecipando fretes que serão descontados no futuro e somente após a ultrapassagem dos atuais patamares de carga; e a concessão de diversos terminais privados em portos brasileiros.

Novos programas estão sendo estudados nessa linha, pensando-se mesmo numa rede básica de auto-estradas no Brasil. É nosso propósito transformar parcelas da dívida externa em capital de risco nestes empreendimentos, o que concorrerá para diminuir a dívida externa e o pagamento de juros, aumentar a poupança interna, criar empregos e revitalizar a economia.

Este é o resumo do quadro caótico que encontramos ao assumir o Ministério, acrescentadas algumas providências já tomadas no âmbito dos transportes.

A seguir, gostaria de falar um pouco sobre o planejamento multimodal de longo prazo, pela primeira vez realizado no Brasil, consolidando a ação de todos os órgãos pertencentes ao Ministério.

O Programa de Desenvolvimento do Setor Transportes-PRODEST

A promoção e a implantação gradativa de um processo de planejamento permanente, integrado, coordenado e participativo, orientado para os grandes objetivos socio-econômicos do País e para o atendimento da função social dos transportes, em apoio às populações de baixa renda, constitui uma das diretrizes básicas do Ministério dos Transportes.

Desta forma, implantamos um novo processo, envolvendo todos os órgãos modais vinculados ao Ministério dos Transportes e as demais instituições públicas e privadas relacionadas com o assunto.

Seguindo este processo, foi elaborado, em 1986, o 1º Programa de Desenvolvimento do Setor Transportes.

O primeiro PRODEST, que cobriu o quadriênio 86-89, representou uma retomada do processo de planejamento no âmbito do Setor Transportes. Tentativa ainda bastante fechada, com a participação sobretudo do próprio Ministério dos Transportes e de seus órgãos modais, correspondeu a uma etapa marcada pela transição da vida política e econômica nacional. No quadro de novos programas de desenvolvimento, propostos no início de 1985, os transportes poderiam constituir um sério ponto de estrangulamento. O PRODEST 86-89 foi concebido e elaborado sob o signo dessa urgência.

Estabeleceu-se o PRODEST seria constantemente aperfeiçoado ao longo do tempo, de forma a tornar-se um efetivo processo de planejamento auto-aperfeiçoado e aberto. Aberto não somente às correções e às novas realidades, mas, principalmente, a múltiplos pontos de vista, a negociações e a conciliação de diferentes interesses.

No primeiro PRODEST, foram considerados, inicialmente, os grandes objetivos nacionais, estabelecidos no 1º Plano Nacional de Desenvolvimento da Nova República, em seguida, formuladas as diretrizes específicas do Setor Transportes, levando em conta o atendimento às solicitações por serviço transporte que o crescimento previsto para a economia do País antecipa. Os programas, projetos e atividades, então estabelecidos, voltavam-se para esses objetivos, diretrizes e linhas de ação.

Avançou-se na concepção de corredores de transportes, oferecendo-se um tratamento particularizado para as áreas de expansão da fronteira econômica, através da identificação e delimitação dos então denominados corredores estratégicos.

Propôs-se uma atuação concentrada na operação, para os corredores de transportes situados em áreas de economia sedimentada, classificando-os como corredores consolidados.

Estamos, atualmente, vivendo o primeiro ciclo de revisão e aperfeiçoamento do PRODEST, do qual resultará o programa para o quadriênio 87-90, que contará com duas orientações básicas:

- a ampliação da participação, com a incorporação de outros agentes ao processo de planejamento;

- o planejamento centrado sobre corredores de transportes, fortalecendo a visão multimodal do setor e superando estanqueidades.

Quanto à ampliação da participação, avanços expressivos vêm sendo alcançados, destacando-se:

- junto à SEPLAN e ao BNDES, diversos encontros foram mantidos, para a produção de cenários globais alternativos da economia e do Setor Transportes;

- junto ao Ministério do Interior e suas superintendências de desenvolvimento regional, debatendo-se temas como desenvolvimento regional e corredores de transporte;

- junto aos Ministérios da Agricultura, das Minas e Energia e da Indústria e do Comércio, obtiveram-se informações sobre a produção de grandes cargas, analisando-se os principais fluxos por elas gerados.

Efetuei um encontro com a iniciativa privada, procurando atrair sua participação em áreas até então consideradas da competência exclusiva do setor público.

Realizou-se, também, um encontro com os governos estaduais, quando nos reunimos com os secretários estaduais de transportes e de planejamento. Em junho próximo, teremos um grande debate sobre o PRODEST 87-90, envolvendo toda a comunidade dos transportes.

O aperfeiçoamento da estrutura dos corredores vem influenciando o diagnóstico desses corredores e de suas rotas. Para a obtenção dos resultados, conto com a participação específica dos Estados, Territórios e Distrito Federal.

Finalmente, minha intenção é transformar o PRODEST no efetivo instrumento legal de suas ações, em substituição ao Plano Nacional de Viação, em vigor.

Os Corredores e as Obras em Andamento

O estabelecimento dos corredores, com suas respectivas rotas, constitui o segundo elemento da Política Nacional de Transportes. Define 16 corredores de transportes interurbanos. Identifiquei a malha básica de transporte e as diretrizes e ações relevantes em cada corredor.

Os corredores de transportes estabelecidos e identificados são os seguintes:

- **Corredor do Rio Grande do Sul** — com área de influência circunscrita àquele Estado, conecta os pólos identificados no interior, assegurando ligações com o restante do País e com pólos situados em outros países.

- **Corredor de Santa Catarina** — proporciona ligações entre os pólos situados naquela unidade da Federação, e, deles, com os pólos dos Estados vizinhos, e mesmo com os da República Argentina.

- **Corredor do Paraná** — para garantir as ligações entre os pólos localizados no Estado e o pólo de Campo Grande, no Mato Grosso do Sul, além de originar ligações com a vizinha República do Paraguai.

- **Corredor de São Paulo** — assegurando as ligações do pólo de São Paulo com os do sul de Minas, no Triângulo Mineiro, de Brasília, de Goiânia, de Campo Grande e de Corumbá.

- **Corredor do Rio de Janeiro** — estabelecendo as ligações entre o pólo do Rio de Janeiro e os pólos do sul de Minas e de Belo Horizonte.

- **Corredor de Minas Gerais/Espírito Santo** — ligando o pólo de Vitória ao pólo de Belo Horizonte.

- **Corredor Nordeste I** — estabelecendo a ligação entre o pólo de Salvador e o pólo de Petrolina/Juazeiro.

- **Corredor Nordeste II** — proporcionará a conexão entre os pólos situados nos Estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte. Sua área de influência compreende os limites daquelas mesmas unidades da Federação.

- **Corredor Nordeste III** — proporcionará a conexão entre os pólos localizados nos Estados do Ceará e Piauí. Sua área de influência estende-se aos limites das duas unidades da Federação.

- **Corredor do São Francisco** — garantindo a ligação entre o pólo de Petrolina/Juazeiro e os pólos de Pirapora e de Belo Horizonte.

- **Corredor Araguaia/Tocantins** — assegurando a conexão entre o pólo de Brasília/Goiânia e os pólos de Carajás, Belém, São Luís e Teresina.

- **Corredor da Amazônia** — envolve as conexões entre o pólo de Belém e os de Santarém, Manaus, Benjamin Constant, Cruzeiro do Sul, Rio Branco, Porto Velho, Boa Vista e Macapá.

- **Corredor da Fronteira Noroeste** — compreendendo as ligações entre os pólos de Cruzeiro do Sul, Rio Branco, Porto Velho, Cuiabá/Cáceres, Corumbá e Campo Grande.

- **Corredor Cuiabá/Santarém** — estabelecendo a conexão entre o pólo de Cuiabá/Cáceres e o pólo de Santarém.

- **Corredor do Cerrado** — proporcionando a conexão entre o pólo de Cuiabá/Cáceres e os de Brasília/Anápolis/Goiânia, Triângulo Mineiro e Belo Horizonte.

- **Corredor Litorâneo** — conectando todos os pólos existentes ao longo do litoral brasileiro, desde a fronteira com o Uruguai até a fronteira com a Guiana Francesa. Ao longo de seu percurso, este corredor estabelece a interface com todos os demais corredores, cujos pólos mais importantes encontram-se nas proximidades da costa brasileira.

Esses corredores interligam-se entre si, de maneira multimodal, fazendo a grande malha nacional de transportes.

Esses detalhes fazem parte dos anexos que incluem todas as estradas, ferrovias, aquedutos que fazem parte de cada pólo mencionado.

Os 16 corredores de transportes necessitam ser complementados pelos corredores urbanos das cidades ou áreas metropolitanas nas quais o Ministério dos Transportes atua, através da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU).

A identificação e a implantação dos corredores urbanos são tarefas de responsabilidade primordial dos governos locais. O interesse do Ministério dos Transportes também se orienta para aqueles corredores, onde estão implantados os dez sistemas de transporte ferroviário-urbano de passageiros, operados pela CBTU em dez diferentes cidades brasileiras: Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador, Fortaleza, João Pessoa, Maceió e Natal.

Como vimos, há uma abrangência extraordinária do PRODEST e dos corredores de transportes, em todo o território nacional, dentro de princípios de racionalidade e de operacionalidade que obrigam o Ministério dos Transportes a programar e executar eventos para a melhor eficiência dos transportes rodoviário, ferroviário e aquaviário.

No Setor Rodoviário, estou construindo a BR-364, no trecho entre Porto Velho e Rio Branco. Com esta obra unirei, por asfalto, a capital do Estado do Acre a Brasília. Com isto, todas as capitais de Estado estarão ligadas à Capital da República, o que representa, diante das dimensões continentais do Brasil, um evento extraordinário.

Outras rodovias estão sendo implantadas em diversos Estados. As obras de recuperação não se limitam apenas à restauração do asfalto, mas também à correção de trechos, à implantação de terceiras pistas de rolamento em pontos considerados perigosos e à construção de acessos às cidades situadas às margens ou próximas das rodovias. Estamos restabelecendo a sinalização rodoviária, desgastada e depredada.

No Setor Ferroviário, além da Ferrovia do Aço, já comentada, estou estudando a Ferrovia Transnordestina, que integra o Corredor de Transportes do São Francisco, visando à integração hidroferroviária, a partir do pólo de Juazeiro/Petrolina, com o sistema ferroviário do Nordeste e, em Pirapora, com o do Sul.

O trecho Capitão Eduardo — Costa Lacerda, em Minas Gerais, ao Sistema Vitória a Minas, em execução pela Rede Ferroviária Federal em convênio com a Companhia Vale do Rio Doce, é outra obra ferroviária que merece destaque por sua importância para a economia do País. Faz parte do Corredor Espírito Santo — Minas Gerais. Estuda-se, entre outros, a revitalização de diversos

trechos ferroviários. Como exemplo, citarei os da ligação Propriá-Maceió.

Por fim, estamos prestes a desenvolver os projetos das Ferrovias Norte — Sul, Leste — Oeste e da Produção, prevendo-se a participação da iniciativa privada em boa parcela dos investimentos, sobretudo nos necessários à operação dos sistemas a serem implantados.

Essas ferrovias fazem parte de grandes troncos de transporte, projetados para a integração do País e o desenvolvimento de novas áreas de grande potencial de produção.

Aqui, neste mapa, temos uma idéia de como ficarão integradas todas as regiões do país, a partir desses eixos ferroviários e de hidrovias com as regiões Amazônia e o aproveitamento de todos os braços navegáveis da bacia do rio Amazonas.

As ligações Norte — Sul, integrando o sistema ferroviário do Nordeste, abrangerão o litoral e ligando esse trecho ferroviário com o rio São Francisco, que mantém conexão com todo o sistema ferroviário do Sul do País. E também a interligação do sistema Nordeste com o Norte com a atual via Norte — Sul, integrando-se em Brasília e, daí, totalmente integrada ao sistema ferroviário do Sul do País. E o corredor Leste-Oeste que vai permitir chegar ao Noroeste do País, integrando, também, tanto a malha ferroviária do Norte-Nordeste como a do Sul do País. E a Ferrovia da Produção, integrando, inclusive, países vizinhos, como o sistema do Mato Grosso, Paraná e Curitiba.

São estes, Srs. Senhores, os aspectos gerais da política que, em consonância com a Presidência da República, venho desenvolvendo à frente do Ministério dos Transportes. Sei, entretanto, que esta Casa convidou o Ministro de Estado para que, aqui estivesse, visando à exposição de alguns aspectos mais setoriais e definidos, como a Ferrovia Norte — Sul, assunto que vem ocupando espaços consideráveis no debate político e no noticiário da imprensa em geral.

Sobre esta matéria, quero me deter de agora em diante.

O Programa do Brasil Central e a Ferrovia Norte-Sul.

Srs. Senadores,

Sempre ouvir falar na potencialidade do Centro-Oeste como futuro celeiro do Brasil. Acostumei-me, também, a ouvir as críticas de que o Brasil, País continental, não poderia desenvolver-se apenas à base de rodovias, que pratiquem, quando em grandes distâncias, fretes muito altos, e que tinha que construir novas ferrovias para permitir o crescimento do País, sua integração e um desenvolvimento harmônico.

De uma hora para outra, tudo isso mudou. Foi só o governo decidir-se pela construção da Ferrovia Norte-Sul, prevista desde o início do século, para que o Centro-Oeste se transformasse num imenso areal sem valor e as ferrovias num tipo obsoleto de transporte. Fica difícil entender.

O Embaixador da União Soviética vai-me permitir uma ligeira inconfinância, num trecho de sua conversa comigo, em meu gabinete, há seis dias atrás. Dizia Sua Excelência: "Estou no Brasil há cerca de dois meses e me sinto perplexo. Não consigo imaginar com alguém possa ficar contra a Ferrovia Norte — Sul, pois foi assim, fazendo

ferrovias para desenvolver regiões, que o (União Soviética conseguiu desenvolver sua economia."

E, nesse momento, a URSS investe 9,5 bilhões de dólares numa ferrovia de 3.145km — o projeto "BAM" — para desenvolver áreas geladas, de grande pontencialidade, mas aproveitadas somente durante seis meses.

Esse modelo indispensável a países continentais como o Brasil foi seguido pelos Estados Unidos, Austrália, China e Canadá.

Quando estudante, fui sensibilizado pela luta do grande brasileiro, o ex-presidente Juscelino Kubitschek, que resolveu interiorizar o desenvolvimento brasileiro. Ao ler suas memórias, chama à atenção a semelhança das críticas: "inopertunidade", "é um bom investimento, mas no futuro, quando a situação de crise econômica estiver superada", denúncias de todos os tipos, calúnias que levaram inclusive à criação de CPI, etc.

Hoje, o País tem consciência do acerto de suas decisões, da honestidade de seus propósitos e do desenvolvimento e integração nacional proporcionados pelos seus programas.

Dizem da ausência de estudos de viabilidade econômica e, em seguida, que os estudos existentes do PRODIAT falavam em hidrovias, e não em ferrovia.

Ora, o PRODIAT estudou exaustivamente as potencialidades da área, seu estoque de terras para a agricultura, seus recursos florestais, minerais, a pecuária, as possibilidades de industrialização, o clima, os recursos hídricos, as fontes energéticas, etc., mostrando o grande poder de crescimento de uma área duas vezes maior que São Paulo, do tamanho da França; e não é um estudo de uma hidrovias, como muitos querem fazer crer. Ali está evidente que, para essa área se desenvolver, é absolutamente necessário um transporte de custo bem mais baixo que o rodoviário e então, pela ausência na tradução brasileira da solução ferroviária e havendo os rios Araguaia e Tocantins, imaginaram hidrovias. Mas, a tradução correta dessa palavra é "transporte".

Existe viabilidade real, agora, nessa transformação em hidrovias dos rios Tocantins e Araguaia? Estudos técnicos mostram que para o Tocantins, sim — e começa ser feita —, mas para o Araguaia, só depois.

Por quê? Porque hidrovias do Tocantins está na parte baixa do rio, tem calado, está regularizada com uma obra que custou 6 bilhões de dólares e, com mais 220 milhões de dólares, estará pronta e permitirá comboios de 22.000 toneladas, conforme projetado pelo IPT de São Paulo.

E o Araguaia? Este rio está na parte alta da bacia, tem deficiência de calado, e a capacidade máxima do comboio projetado pelo IPT é de apenas 1.144 toneladas. Assim mesmo, considerando que esse rio apresenta leito móvel e mudanças frequentes de posição do canal de navegação e na velocidade das águas nos travessões rochosos, o PRODIAT recomenda que a via de tráfego precisará ser exaustivamente pesquisada em um programa de 5 (cinco) anos. Isto estamos seguindo, religiosamente, desde 1986, tendo culminado na contratação de um estaleiro para construção do comboio de pesquisa, há 15 (quinze) dias atrás.

Mesmo assim, e considerando que uma hidrovias, em qualquer lugar do mundo, exige forçosamente a regularização do rio, para ter-se profundidades compatíveis — o que só pode ser conse-

guido com a construção de barragens em sucessão, com lagos intercomunicáveis, o que sem dúvida elevaria o custo de construção para dezenas de vezes mais que a ferrovia —, vamos raciocinar como falaram insistentemente algumas pessoas menos informadas: que teríamos a hidrovias somente com a construção da eclusa de Santa Isabel, próxima a Conceição do Araguaia, mesmo sabendo que esse rio não estaria regularizado, não seria uma hidrovias, pois somente teríamos a mesma profundidade, durante todo o ano, no trecho do lago dessa barragem.

Ora, essa barragem precisaria ser feita, mas não está prevista para os próximos anos pela Eletronorte. Portanto, teríamos que construí-la com recursos do Ministério, provavelmente a um custo de 2 bilhões, 265 milhões de dólares, quase o preço da ferrovia. E ficaria pronta em 8 (oito) anos.

Além disso, o PRODIAT prevê, para se manter um sistema contínuo de transporte barato, a necessidade da ligação ferroviária entre Aruanã e Anápolis ou Goiânia, com cerca de 280km de extensão, a um custo de 420 milhões de dólares.

A eclusa de Santa Isabel deve custar cerca de 220 milhões de dólares e haveria também a necessidade de se reformular o trecho ferroviário entre Anápolis e Pires do Rio, a um custo de cerca de 100 milhões de dólares. Obras hidrovias, derrocamentos e portos consumiriam mais 56,3 milhões de dólares.

Portanto, um custo total de 3.061 bilhões de dólares.

Adotado o comboio projetado pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo — IPT, de 1.144 toneladas, teríamos, mesmo com todos estes investimentos, uma capacidade máxima dessa via de apenas 5 milhões de toneladas/ano, contra 30 milhões da ferrovia, com apenas uma linha, singela.

O custo operacional com transbordo e dificuldades de navegação é praticamente o mesmo. O custo por tonelada de capacidade instalada, tomando por base a capacidade de carga permissível, é o seguinte, sem considerar o custo da barragem de Santa Isabel:

* Ferrovia	80 US\$/t/ano;
* Hidrovias	200 US\$/t/ano.

Se considerarmos a barragem, os números ficam incomparáveis.

No futuro, porém, com a construção das 31 hidroelétricas previstas e das eclusas, essa hidrovias será viável e ajudará o desenvolvimento da região.

A hidrovias e a ferrovia não são excludentes, mas se somam em benefício da região.

São três os principais objetivos da Ferrovia Norte-Sul:

1 — permitir um grande corredor Norte-Sul, intermodal — ferrovia x hidrovias do rio Tocantins x hidrovias do rio Amazonas e afluentes — com mais de 6.000 km de extensão, permitindo, finalmente, uma ligação de todas as regiões brasileiras por modo de transporte de baixo custo;

2 — permitir o desenvolvimento de uma área que até hoje não pôde ser explorada em toda a sua potencialidade, por falta de transporte de custo baixo. É uma área duas vezes maior que o Estado de São Paulo, com imensos recursos naturais;

3 — ampliar a presença brasileira no exterior, ao oferecer a possibilidade de se praticarem cargas combinadas com minério de ferro, nos portos de Tubarão, em Vitória, e de Ponta da Madeira, em São Luís. Esse transporte permite baixar o custo do frete, dando mais competitividade aos nossos produtos, em face da localização mais privilegiada de outros países, em relação aos importadores.

Será que algum projeto no País terá maior viabilidade do que este?

Será que o País não precisa aumentar sua produção de alimentos e grãos?

Esse não é o modelo de desenvolvimento adotado de outras regiões brasileiras?

Em que difere?

A migração espontânea já ocupa essas áreas com grande dificuldade, devido ao transporte, indicando a viabilidade transparente deste programa.

A integração Norte-Sul

O mapa do Brasil apresenta, em seu conjunto, a visão de uma imensa região: o Norte — Centro-Oeste, a qual se destaca pela pequena participação na economia do País.

Região de enorme potencial: mineral, agrícola, energético, ecológico.

Um riquíssimo território capaz de, adequadamente mobilizado, trazer prosperidade e justiça social para milhões de brasileiros.

Patrimônio precioso, num mundo que, ao final do século XX, caminha para a superpopulação e para a exaustão de seus recursos.

Países com características de extensão territorial semelhante à nossa realizaram sua integração através de vias de transporte eficiente e de baixo custo, dentre elas destacando-se a ferrovia.

Assim é o caso das poderosas economias dos Estados Unidos, Canadá, União Soviética, Austrália, onde a base de produção é transportada, em grande parte, sobre trilhos.

Neste quadro, a Ferrovia Norte-Sul destaca-se como elo importantíssimo na integração econômica do Brasil.

Esta ferrovia constituirá a ligação final, num sistema contínuo de transportes que unirá o coração do País aos seus dois litorais: o Norte e o Sul. Ligará a rica economia industrializada do Sul ao enorme potencial do Norte — energético, mineral, agrícola, florestal. Através deste novo elo, o Brasil abraça-se a si mesmo: seus litorais e suas economias complementares.

A ligação do Norte com o Sul apresenta também uma conotação democratizante: investimentos deslocam-se para regiões menos favorecidas, conduzindo à interiorização tão reclamada pelas grandes desigualdades inter-regionais do País.

A construção de Brasília constitui um exemplo grandioso dos benefícios que a Nação recebe quando se volta para seu coração. A coragem daquele que a realizou há de ser exemplo digno e seguro neste momento.

A Ferrovia Norte-Sul insere-se entre as grandes iniciativas capazes de modificar os rumos do desenvolvimento do País.

Ampliação de Excedentes para Exportação

A ferrovia atenderá região de imensos recursos naturais, de grande potencial de desenvolvimento, potencial que tem sido levantado por diferentes

estudos, entre os quais se destacam os do PRO-DIAT. O mapa anexo procura destacar alguns aspectos deste potencial.

Neste mapa, vemos onde estão localizadas as diversas regiões; aqui, uma região extremamente estudada, que mostra onde se podem produzir grãos, onde se pode desenvolver a pecuária, onde se podem criar distritos industriais, etc.

Constata-se que a região apresenta disponibilidade de áreas adequadas a atividades agropecuárias superiores a 34 milhões de hectares. As áreas aptas ao cultivo de grãos superam os 15 milhões e hectares. Em 1985, cerca de 2 milhões de hectares estavam sendo utilizados com arroz, feijão, milho e soja, que continuam sendo cultivados a um ritmo de expansão de 5% (por cento) ao ano.

A ferrovia seguramente viabilizará e estimulará a ocupação a taxas mais elevadas. Fretes compatíveis com a atividade agrícola permitem visualizar, em horizonte não remoto, a utilização de 6 milhões de hectares pelo menos, no plantio de grãos, que poderão gerar cerca de 13 milhões de toneladas anuais, principalmente de soja, milho e arroz.

Além de atenderem ao mercado interno, excedentes, exportáveis serão transportados aos portos de Itaquí, Vitória e Santos, onde, inclusive, através de fretes combinados com minério de ferro, poderão atingir competitivamente os mercados mais distantes.

É de se notar que um de nossos principais competidores, no mercado internacional de soja, ao avaliar o Brasil, conclui pelo seu grande potencial competitivo, em termos de terra, clima e tecnologia.

Porém afirma que, por deficiência de transportes adequados, o Brasil tão cedo não se tornará uma ameaça significativa aos seus interesses.

Uma crítica que se tem tomado corriqueira em relação ao projeto da Ferrovia Norte-Sul é a de que o Governo seria obrigado a investir cerca

de 30 bilhões de dólares, na região, para garantir a existência de 10 milhões de hectares de lavouras durante os próximos 15 (quinze) anos.

Esta é uma crítica totalmente falaciosa. Em primeiro lugar, admite um custo médio de incorporação de terras de cerrado da ordem de 3 mil dólares por hectare, que, na realidade, mesmo para implantação de cultura irrigada, é um custo elevado. O custo médio de incorporação de terras de cerrado, segundo o Ministério da Agricultura considerando-se os investimentos na abertura da terra, máquinas e equipamentos, benfeitorias, armazenamento e beneficiamento de sementes, é apenas US\$ 1.200 ha, ou seja, 40% (quarenta por cento) daquele alardeado pelos críticos da ferrovia.

Em segundo lugar, os críticos confundem o valor de investimento total ao longo de 15 (quinze) anos com o desembolso que o Governo teria de fazer. Na realidade, o necessário seria a garantia do financiamento dos investimentos, feitos essencialmente por produtores privados, e que exige recursos de cerca de 1,5 bilhão de dólares/ano. Este valor representa apenas 8,3% do total dos recursos destinados ao financiamento da agricultura em 1987. Deve-se ressaltar, ainda, que o financiamento à agricultura não é feito exclusivamente pelo Governo. A iniciativa privada, via setor bancário, é responsável por cerca de 25% do total dos recursos destinados ao crédito agrícola.

Percebe-se que a estimativa da existência de 10 milhões de hectares cultivados é perfeitamente factível, e exigirá recursos que podem ser levantados pelo Governo e pela iniciativa privada, uma vez que, já em 1987, estima-se um montante de 18,7 bilhões de dólares como o total de crédito para a agricultura em todo o Brasil.

Desenvolvimento Regional — Potencial da Região

O enorme potencial da região pode ser visualizado pelo quadro que segue.

POTENCIAL ECONÔMICO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DA NORTE-SUL

Discriminação	Quantidade
Potencial agro-silvo-pastoril	
Área agricultável (ha)	15.000.000
Área irrigável (ha)	1.000.000
Produção de grãos (t)	36.000.000
Rebanho bovino (cabeça)	27.500.000
Produtos florestais (m ³)	150.000.000
Reserva mineral (medida em t)	
Amianto	45.612.643
Calcário	563.904.709
Cobre	163.185.480
Dolomita	195.595.891
Fosfato	95.529.018
Níquel	184.792.662
Prata	155.528.920

FONTES: PRODIAT e Anuário Mineral Brasileiro, 1985.

O quadro impressiona pela grandeza dos números. Trata-se de volumes capazes de promover uma mudança no perfil econômico de um país.

Na demanda de transporte admitida para a ferrovia, apenas parte deste potencial foi considerado.

Além da produção de grãos, a região é também propícia a desenvolvimentos florestais. Levantamentos realizados consideram possível auferir-se produções da ordem de 3 milhões de toneladas anuais de celulose branqueada, a partir de reforestamentos de eucaliptos ou coníferas.

A produção do carvão vegetal tem importância fundamental no uso racional de recursos florestais. Resíduos de desmatamento para plantios, subprodutos de serrarias, reforestamentos poderão ser usados para este fim. O atual consumo brasileiro chega a 32 milhões de metros cúbicos. A Norte-Sul poderá se converter num importante abastecedor do parque gaseiro do Sul, que hoje enfrenta sérias dificuldades de suprimento.

Madeira para construção e cavacos para fins energéticos, atualmente em demanda no mercado externo, serão viabilizados pela presença da ferrovia.

Neste sentido, o Brasil já foi sondado como um possível fornecedor, para cerca de 3 milhões de toneladas/ano, de cavacos de madeira, destinados à geração de energia em países escandinavos.

O potencial mineral da região também é expressivo. Goiás apresenta claras indicações de ser uma extensão das formações geológicas de Minas Gerais: níquel, cobre, amianto, manganês, urânio, estanho ocorrem por toda a área, assim como vermiculita, calcário, dolomita e outros minerais.

A província mineral de Carajás, um dos mais volumosos e ricos corpos minerais conhecidos, torna-se, com a ferrovia, também integrada à área e à economia do Sul do País.

Por outro lado, a região conta com o extraordinário potencial energético dos rios Araguaia e Tocantins, o qual se eleva à faixa dos 20.000 MW.

A disponibilidade de insumos minerais, vegetais, associada à riqueza energética da região e ao transporte ferroviário, certamente ensejará o crescimento de expressiva atividade industrial.

Calcário para fins agrícolas, fertilizantes, cimento Portland, ferro gusa, ferro liga são algumas das potencialidades que desde já se destacam.

Pode-se prever, também, que indústrias de materiais de construção, equipamentos de irrigação, metais mecânicos leves, fundições (gusa e liga), rações balanceadas, agroindústrias (beneficiamento e industrialização final), curtumes, laticínios e carnes desenvolver-se-ão na região.

Amianto, ferro-níquel, manganês, carboreto de níquel, álcool, já em desenvolvimento na região, serão beneficiados pela ferrovia.

Parte das cargas da Belém—Brasília será desviada também para a Ferrovia Norte—Sul. Sabe-se que, em trechos desta rodovia, já transitam mais de 8 milhões de toneladas por ano.

Viabilidade da Infra-Estrutura

A ferrovia despertará o potencial da região, acelerando o crescimento de sua produção e, em consequência, de sua renda interna.

Espera-se que a ferrovia seja objeto de uma demanda de transporte que se inicia com 6,5 milhões de toneladas anuais, em 1990, e que atingirá 22,5 milhões, em 2005.

Este incremento de carga ferroviária está associado ao incremento da renda interna da região, que acreditamos poderia passar de históricos 7% a.a. para 14% a.a.

Este acréscimo de renda regional, promovido pela ferrovia, corresponde, ao longo de 15 anos, a 2,5 vezes o seu custo de implantação, estimado em 2,44 bilhões de dólares.

A ferrovia produziria, portanto, em 15 anos, um benefício de 2,5 vezes o seu custo.

Acreditamos que tais números sejam conservadores. Na década de 70, o estado de Minas Gerais, com a montagem de um mecanismo acelerador de desenvolvimento regional, o Instituto de Desenvolvimento Industrial (INDI), foi capaz de atrair para aquele Estado cerca de 9 bilhões de dólares, em uma década.

O programa consistia na identificação de oportunidade de investimento e de potenciais investidores e, em seguida, de forma ativa, na tentativa de atraí-los para aquela região. O sucesso foi enorme.

Mecanismos como este serão estruturados para a área em questão.

A Viabilidade Econômica da Transportadora

O quadro de cargas previsto para a Norte-Sul indica uma evolução do transporte segundo a escala:

- 1990 — 6.500.000 toneladas;
- 1995 — 10.400.000 toneladas;
- 2000 — 17.700.000 toneladas;
- 2005 — 22.631.000 toneladas.

Estes volumes serão conservadores, se comparados com o potencial da região.

Tais volumes propiciarão, à companhia transportadora, uma taxa interna de retorno de 16% ao ano, remunerando, de forma atraente, o capital a ser investido em material rodante no transporte das cargas previstas.

Estes investimentos ascenderão a cerca de 203 milhões de dólares, em 15 anos.

Os níveis de fretes adotados foram de 0,017 US\$/TKU, situados na faixa dos atualmente praticados no País. Os custos operacionais considerados, variando de 0,014 US\$/TKU a 0,080 US\$/TKU, guardam correlação com custos unitários de ferrovias nacionais e internacionais destinadas ao transporte de grãos agrícolas.

O Modelo Institucional da Norte-Sul

Na constituição do modelo institucional da ferrovia, pretende-se inicialmente conservar, no âmbito da VALEC, a concessão e posse do leito ferroviário.

Futuramente, o Governo, através de licitação, entregará a uma companhia transportadora privada a operação da ferrovia. Esta empresa obterá lucros e pagará fração destes lucros à VALEC. É o modelo rodoviário brasileiro usado na ferrovia.

A partir de certo ponto, com o crescimento destes lucros, a correspondente fração recebida pela VALEC atingiria patamares atraentes, que possibilitariam ao Governo iniciar a venda de suas ações ao público, procurando uma completa privatização de todo o empreendimento.

O Projeto da Ferrovia

A ferrovia projetada tem extensão de 1.570 km, raio modal de 1.150 m, rampas máximas compensadas de 0,6%, exceto nas imediações do Planalto Central, onde se admitem rampas de 1,2%. A velocidade máxima para os trens carregados é de 80 km. A bitola é larga.

O traçado da ferrovia desenvolve-se, em geral, em terrenos de topografia favorável, à exceção da subida do Planalto Central. Não possui túneis. Tem, aproximadamente, 20.000 metros de pontes, apenas 1,3% de seu traçado. A maior obra-de-arte é a ponte sobre o rio Tocantins, com 1.133 metros.

A Ferrovia do Aço possui 40% de seu traçado em túneis, viadutos e pontes.

O movimento de terra previsto é de 155 milhões de metros cúbicos, modesto em face da extensão da ferrovia.

Consumirá 3,5 milhões de dormentes, 210.000 toneladas de trilhos e 3,7 milhões de metros cúbicos de lastro.

O custo estimado destas obras é de 2,44 bilhões de dólares.

O plano de financiamento dos investimentos é baseado na participação de recursos que terão origem em diversas fontes e serão captados, ao longo do prazo de execução do projeto, segundo um plano pré-definido de aportes, a ser dinamicamente ajustado ao cronograma de implantação e às condições do mercado financeiro.

No elenco das prováveis fontes antevistas para participarem do plano de financiamento, destacam-se recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento, recursos captados junto a entidades privadas envolvidas no processo de implementação da ferrovia, antecipação de fretes por parte dos principais usuários, aproveitamento de incentivos fiscais, recursos provenientes de operações de crédito, além da participação do Tesouro Nacional.

O projeto está sendo conduzido pela VALEC.

A Empresa VALEC

A VALEC é uma empresa subsidiária do Ministério dos Transportes, tendo-se originado no grupo Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), da qual foi adquirida. Na ocasião da aquisição, encontrava-se desativada. Através da VALEC, a Ferrovia Norte-Sul conta com a participação de técnicos da CVRD e recebe toda a experiência de uma das mais eficientes planejadoras e operadoras de ferrovias de todo o mundo.

A VALEC vem desenvolvendo o projeto da Ferrovia Norte-Sul com o apoio de destacados técnicos, que, em passado recente, comprovaram sua competência na realização da muito bem-sucedida Ferrovia dos Carajás. A VALEC, em seu trabalho, conta, ainda, com a consultoria das melhores firmas brasileiras do ramo (cerca de 35 empresas) e com o suporte da CANAC, subsidiária da Canadian National, uma das maiores e mais eficientes redes ferroviárias do mundo.

O trabalho realizado pela VALEC e por seus técnicos vem correspondendo às nossas melhores expectativas.

As Concorrências das Obras

As concorrências públicas para as obras da ferrovia desenvolveram-se segundo os preceitos le-

gais e obedeceram aos termos do Decreto-Lei nº 2.300/86.

A equipe que as dirige destacou-se em passado recente, em obras de grande importância, pela integridade e competência de seus membros.

A ponte sobre o rio Tocantins, na localidade de Estreito, teve sua licitação concluída. A construtora Beter ganhou a concorrência, disputando com quatro outras concorrentes.

Foram também colocados em concorrência pública, nos termos do Decreto-Lei nº 2.300/86, os 800km iniciais da ferrovia.

Ao final de um processo que obedeceu rigorosamente a todas as prescrições do citado decreto, inclusive facultando-se ampla cobertura pela imprensa de todos os passos dados, fomos informados da possibilidade de que ajustes prévios entre os licitantes pudessem ter ocorrido.

Imediatamente anulou-se a concorrência, numa demonstração de que completa transparência deverá ser a marca das obras da Norte-Sul. Todas as providências, visando a elucidar completamente a questão, foram tomadas. Comissão de Sindicância, Inquérito na Polícia Federal e Comissão Parlamentar de Inquérito foram instalados, mostrando que o Executivo e o Legislativo se unem para esclarecer a opinião pública.

Uma nova licitação será preparada, e os cronogramas estão sendo ajustados para manter a data final do projeto — fevereiro de 1990.

O Plano Nacional de Viação e a concessão da Ferrovia Norte-Sul

A concessão da Ferrovia Norte-Sul não fere o Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Este Plano não constitui uma meta fixa programática de obras a realizar, nem prevê recursos financeiros para sua concretização. A própria exposição de motivos que o encaminhou ao Presidente da República, em 1972, ressalta seu caráter de fixar "princípios e normas que sejam orientadoras e disciplinadoras de todo o sistema nacional de viação".

Em seus anexos, pôde-se ver que apenas as hidrovias, ferrovias, portos, etc., listados nos quadros, foram considerados para fins do Plano Nacional de Viação (PNV).

De lá para cá, inúmeras rodovias, e a própria Ferrovia dos Carajás, foram executadas, e, em alguns casos, posteriormente incorporadas, por lei, ao PNV.

É absurdo supor-se que para se outorgar concessão à construção de uma ferrovia fosse necessário a promulgação de uma lei, como condição precedente.

"Quem vencer a batalha dos transportes vencerá a dos mercados". Esta é a premissa nos países mais industrializados.

A reabertura democrática no País devolve, após 20 anos, a possibilidade de se prosseguir na conquista do Centro-Oeste, iniciada com a construção de Brasília e da Rodovia Belém-Brasília.

A Ferrovia Norte-Sul é uma exigência de integração nacional e incorpora à economia do País um grande potencial agropecuário e agroindustrial.

Historicamente, no Brasil, somente a democracia permite que regiões menos desenvolvidas recebam investimentos maiores para completar sua infra-estrutura. Foi assim no governo de Juscelino Kubitschek, com a construção de Brasília, da Belém-Brasília-Acre, com a constituição da Sudene e do Banco do Nordeste, e com a construção do açude de Orós.

Está sendo assim,

Nesse momento, de mais ampla liberdade democrática no País, investimentos são colocados novamente em favor de regiões como o Nordeste, o Norte e o Centro-Oeste.

São exemplos, justamente, a Ferrovia Norte-Sul, a Ferrovia Leste-Oeste, a eclusa de Tucuruí e o plano de irrigar 1 milhão de hectares no Nordeste.

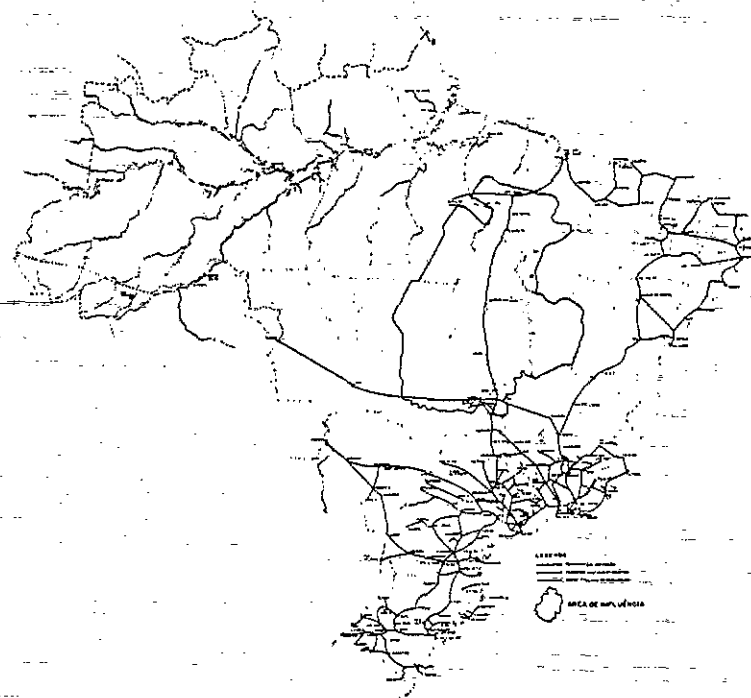
O jornal **Folha de S. Paulo** publicou ontem, neste domingo, uma pesquisa entre paulistanos sobre a Ferrovia Norte-Sul. Chamo a atenção dos Srs. Senadores. Não foi uma pesquisa feita, por

exemplo, em Goiás, Mato Grosso ou Maranhão, na área de influência da Ferrovia. E que dizem os paulistanos? Na faixa de até cinco salários mínimos, a mais pobre e sacrificada, 43% (quarenta e três por cento) acham que a Norte-Sul deve ser construída, contra 48% (quarenta e oito por cento) que são contrários. Acrescente-se aos favoráveis 3% (três por cento), que opinam pela construção, mas não agora, o que ampliaria o percentual de favoráveis para 46% (quarenta e seis por cento). Ora, ficamos muito satisfeitos, a considerar a oposição da maioria dos órgãos de opinião no Estado de São Paulo e, mais satisfeitos, porque nas camadas mais baixas da população brasileira, de todos os quadrantes, a Ferrovia Norte-Sul encontra ressonância como a alavanca de desenvolvimento econômico. Fica o registro.

Agradeço a atenção de todos. Muito obrigado. (Palmas.)

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES EM SUA EXPOSIÇÃO:

SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL



O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Passamos à fase das interpelações.

Concedo a palavra, por 10 minutos, ao nobre Senador Carlos Chiarelli.

O SR. CARLOS CHIARELLI (PFL — RS. Sem revisão de orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores e ilustre Ministro dos Transportes, Dr. José Reinaldo Tavares:

Em primeiro lugar, como requerente inicial da presença de V. Exª nesta Casa, não posso deixar de registrar o fato auspicioso, em termos de relacionamento entre o Executivo e Legislativo, sobretudo desse intuito maior de elucidação dos fatos,

em que V. Exª, desde o primeiro momento, foi claro e objetivo, no sentido de dizer da sua disposição, que ora se comprova, de abrir mão de qualquer prazo regimental, tão pronto aqui se aprovasse o requerimento, como ocorreu na primeira reunião posterior à sua formulação. V. Exª, consultado pelo Presidente Humberto Lucena, se dispôs a vir, de maneira pública, clara e democrática, discutir com o Senado da República e com o Congresso Nacional os temas referentes à área dos transportes. Por isso, o meu registro e os meus cumprimentos, que, também, os faço em razão da fartura de dados com que apresenta a justificativa da ação que desenvolve no Minis-

tério e, particularmente, dos planos, projetos e programas que está a empreender ou que se propõe a empreender naquela pasta, sob sua jurisdição e gestão. No entanto, para que a Casa cumpra rigorosamente as suas funções e V. Ex.^a preste os esclarecimentos que a opinião pública brasileira, através do Poder Legislativo, deseja conhecer sobre a magnitude de temas como esses que aqui trouxe ao nosso conhecimento, passo a formular as perguntas que arrolei, das quais, ao final, posso colocar cópia à sua disposição para, quem sabe, se entender necessário, servir de roteiro, a fim de que não precise estar tomando nota no decurso da minha arguição.

Vimos, pela sua própria informação e pelo que consta do texto da Lei nº 2.917, de setembro de 1973, que a Ferrovia Norte-Sul não consta no Plano Nacional de Viação. Sabemos que a Constituição Federal, em seu art. 8º, define atribuições e competências e entre elas estabelece a necessidade dessa predefinição, em termos da regulamentação que a própria lei referiu. Tudo isso na busca efetiva de permitir uma integração do sistema de transportes, inclusive no que diz respeito à modalidade ferroviária.

Sr. Ministro, já que a ferrovia não integra o Plano Nacional de Viação, não seria necessário que o fizesse, ao contrário da manifestação final do seu depoimento, onde se lê que seria absurdo, quem sabe, prever a promulgação de uma lei para levar a cabo uma obra como essa. Não seria mais adequado, em face da larga fundamentação a respeito da matéria, que se antecipasse a decisão de um projeto de lei ao Congresso, juntando tantos e tão variados argumentos, fecundamente, aqui, distribuídos por V. Ex.^a, para que, discutida a matéria, viesse a ser alterado o Plano Nacional de Viação com a dinamicidade que lhe é própria, já que não é um plano estático, a fim de que se pudesse incluir uma ferrovia, que tem tanta força e é capaz, inclusive, de causar esse debate de tão elevado propósito como esse, de integrar uma grande região brasileira?

Sabemos, perfeitamente, que o modelo da Ferrovia dos Carajás pode ser invocado como antecedente para a exclusão. A título de registro, apenas deixamos o fato de que se trata de uma ferrovia chamada tipicamente industrial e, por isso, com peculiaridades próprias. Sobre isso queremos ouvir a resposta de V. Ex.^a, que haverá de ser elucidadora.

Segundo se sabe, ou se pretende saber, no rol dos debates, já travados, a nível de opinião pública, no costumeiro trabalho de montagem das concorrências, o preço piso, o preço referencial, o preço médio, ou o preço padrão é sempre medido e dimensionado em razão do projeto ultimado. Havia ou há projeto ultimado — no caso havia — ou haveria, quando se lançou o edital, ou apenas, o anteprojeto elaborado com determinados padrões técnicos, mas ainda não suscetível de ser conceituado, nos moldes rigorosos do entendimento, como projeto capaz de atender às exigências indispensáveis para tal conceituado? Se não havia o projeto ultimado, como estabelecer o preço médio ou o máximo, quando se sabe que o preço varia de obra para obra, de região para região, de projeto para projeto?

Sr. Ministro, segundo se tem dito e reiterado, o maior objetivo da Ferrovia — V. Ex.^a foi absoluta-

é necessariamente insistente, eu diria, inclusive, brilhantemente insistente — o principal objetivo da Ferrovia é levar condições de desenvolvimento a uma região social e economicamente deprimida, dentro de uma política global de integração nacional e de busca incessante de vencer disparidades regionais. Por isso, objetivamente, o Plano de Desenvolvimento Regional Integrado, atingindo a área geoeconômica, política e cultural da Ferrovia, de traçado estimado em cerca de 1.600km, se não me falha a memória, está concluído para que se possa ter uma avaliação concreta e uma projeção real dos resultados, ou estamos trabalhando, ainda, com elementos, digamos assim, preliminares, com achegas que não constituem o plano-programa-global de desenvolvimento, que nos permitisse, mais do que uma simples antecipação de resultados otimistas, uma projeção concreta nascer de um diagnóstico bem aprofundado? Se não está ultimado, em que fase se encontra, como está sendo feito, por que técnicos, desde quando e sob responsabilidade de que órgão? Se não está pronto, não seria melhor aguardar seu término, para poder emitir juízo do valor concreto sobre a obra, seus efeitos, consequências e resultados, permitindo uma discussão mais sólida e um equacionamento mais firme?

De outra parte, Sr. Ministro, sobre o projeto em si da Ferrovia, está ele ultimado? Não mais o plano do desenvolvimento integrado, o projeto da Ferrovia — se está ultimado, quem o fez em quanto tempo? Partindo da premissa lógica de que se trata de uma obra de porte inquestionavelmente macroscópico, tem a pretensão legítima, compreensível e elogiável pretensão de mudar o mapa econômico e até mesmo o quadro social deste País.

V. Ex.^a referiu, **en passant**, às folhas 28, que o custo estimado das obras é da ordem de 2.044 bilhões de dólares. Esse, Sr. Ministro, é o investimento global, acabado, para que a Ferrovia esteja iniciada e concretizada, pronta para funcionar, de cabo a rabo?

Como foram escolhidas, Sr. Ministro, as empresas de consultoria, às quais V. Ex.^a se refere e que têm tanta importância na montagem preliminar dos estudos? Quais são elas e de que forma foram remuneradas?

Sr. Ministro, V. Ex.^a nos diz aqui, às folhas 29, que a VALEC veio aqui incluída no processo dessa construção. Disse-nos que ela estava desativada, e disse-nos que ela tem um patrimônio histórico, por ter sido um ramal da Vale do Rio Doce, com tradição no setor. Por essa razão, foi ela escolhida para tal execução?

Anteriormente, em outros empreendimentos ferroviários, não se tinha tido tal idéia? Qual a motivação, além dessa experiência na Vale do Rio Doce, que levou a essa revitalização, a esse renascimento da VALEC, para tomar a seu encargo um empreendimento desse porte?

V. Ex.^a também nos disse que, na Constituição do modelo institucional da Ferrovia, pretende-se, inicialmente, conservar, no âmbito da VALEC, a concessão e posse do leito ferroviário. Portanto, é a VALEC detentora da concessão da execução da Ferrovia Norte-Sul, e já o era quando lançou o edital, ou não era? Penso que sim e, se já o era, foi com base em que ato? Com que data e com que motivações e onde publicado a outorga dessa concessão à VALEC?

Sr. Ministro, aqui nos estimula a idéia do mais amplo, claro e objetivo processo de elucidação. Por isso, procede a informação de que a proposta, presumivelmente, pré-combinada das empreiteiras a que V. Ex.^a fez referência, corajosamente, no seu depoimento, era ou seria do conhecimento da VALEC, do Ministério, de V. Ex.^a, ou de outros escalões governamentais? Há essa afirmação em vários órgãos de imprensa. Precisamos ter a resposta concreta e afirmativa de que a fórmula apresentada e denunciada, motivadora da anulação, não era conhecida pelo Governo até que se deflagrou o processo corretivo.

Tem procedência, Sr. Ministro, a denúncia de que havia empresas concorrentes instalando-se, antes do julgamento, na área em licitação? Em sendo verídico, tal fato é usual? Não o sendo, é punível? De onde viriam, Sr. Ministro, ou virão os recursos para execução da obra, posto que a Exposição de Motivos quantifica-os sem mostrar a natureza originária da captação? V. Ex.^a nos dá um rol de identificações — incentivos fiscais, operações de crédito — e a pergunta que se faz: há créditos externos que seriam utilizados, pelo Brasil, nesta hora de moratória e de renegociação da dívida, com vistas à implantação dessa obra desse porte? Qual a integração de recursos das empreiteiras na capitalização de recursos para execução?

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena)

— O tempo de V. Ex.^a está esgotado, nobre Senador.

O SR. CARLOS CHIARELLI — Já que V. Ex.^a o diz, respeito o regimento e aguardo as respostas do Sr. Ministro.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — É com prazer que respondo a S. Ex.^a Senador Carlos Chiarelli, que, na verdade, fez um grande número de perguntas.

Sobre a primeira, no PNV, consultamos diversos escritórios de advogados para nos darem a sua opinião, e a opinião dos escritórios é a de que o Presidente da República tem poderes constitucionais para outorgar a concessão, e tal outorga não contraria, de forma alguma, o disposto no Plano Nacional de Viação. Olhando para trás, vemos que diversas obras no Brasil, e aqui foi citada a Ferrovia de Carajás, também não faziam parte do Plano Nacional de Viação. E essa Ferrovia é igual à Norte-Sul, na verdade; ela transporta um grande número de passageiros, diariamente; está induzindo um processo de desenvolvimento muito grande no Maranhão, com a instalação de diversas indústrias e de alguns projetos novos naquela região. Essa mesma Ferrovia já participou do Plano — a Ferrovia Norte-Sul, juntamente com a Leste-Oeste, nesse mesmo traçado que está aí, ela já participou do Plano Nacional de Viação de 1934, do Presidente Getúlio Vargas. De forma que a nossa opinião, com base nos documentos que temos de diversos escritórios e na experiência brasileira, é a de que o Presidente tem poderes constitucionais e assim fez, entregando à Valec, através do Decreto nº 94.176, de 2 de abril de 1987, a concessão e a exploração dessa ferrovia.

Quanto ao Projeto Jari, nós trouxemos inclusive aqui algumas partes, para que todos possam ver um pouco, porque uma das coisas que jogam muito contra a ferrovia é que não há projeto, não

há estudo, não há nada. O projeto existe, a concorrência foi feita dentro do Decreto-lei nº 2.300, isso será facilmente verificável na Comissão de Sindicância, ou nas Comissões de averiguação que virão aí, para verificar a concorrência. Existia um projeto básico, foi feita a licitação, com dois preços, além do básico: tinha um preço máximo para evitar que as empresas se reunissem num cartel e jogassem o preço da concorrência para cima, que estipulou 10% acima do preço básico, e esse preço superior foi o de construção da Ferrovia de Carajás, portanto, o preço de uma ferrovia feita naquela região há pouco tempo, com a mesma eficiência que se pretende fazer com a Ferrovia Norte-Sul. E foi estipulado um preço de 10% para baixo, que é um preço mínimo, para evitar que as empreiteiras, no afã de ganhar essa concorrência, aviltassem demais o seu preço e ficassem sem condições, depois, de executar o trecho.

Agora mesmo, estamos rescindindo diversos contratos da Rodovia Porto Velho/Rio Branco, exatamente por esse problema. Houve uma concorrência, as empreiteiras deram preços muito baixos e, hoje, não têm condições de fazer a rodovia. Fizemos a rescisão dos contratos, e estamos elaborando uma nova licitação. De forma que há projeto.

Quanto ao plano de viabilidade, essa região é uma das mais estudadas do Brasil, a do Centro-Oeste. O estudo do PRODIAT foi feito durante 4 anos — nenhuma região brasileira teve esse tipo de estudo — e mostrou ali todas as terras que existem para agricultura, para pecuária, todos os recursos naturais daquela região, um trabalho intenso que foi feito, inclusive, com a participação da OEA.

Os estudos de viabilidade que estão sendo feitos levam em conta o PRODIAT. Foi por isso que pudemos fazer toda essa viabilidade da Ferrovia, da área da Ferrovia. Porque o PRODIAT, um dos melhores estudos regionais já feitos no Brasil, permitiu isso.

Até pedi que trouxessem os volumes do PRODIAT para que todos tomassem conhecimento, pois uma enorme pesquisa foi feita naquela região, por técnicos os mais competentes, que envolveu.

Os Ministérios do Interior, da Agricultura, dos Transportes, o pessoal da PORTOBRÁS, da SUCAMAM de todos os Estados, e esses estudos continuam sendo feitos até hoje nas áreas estaduais.

O custo total de 2 bilhões, 440 milhões de dólares, é o custo da infra-estrutura pronta para ser iniciada a operação, aí estão levados em conta os desvios, toda a linha, todo o sistema de comunicação, tudo o que é preciso fazer para funcionar. Isso, respondendo a sua pergunta sobre se esses dados representavam o custo total da ferrovia.

Quanto às empresas de consultoria, ao aproveitarmos a VALEC, pensávamos em utilizar o melhor, e o pessoal que fez o melhor exemplo de ferrovia construída no Brasil foi o que fez Carajás, uma grande obra que deu certo no Brasil, não teve maiores problemas em sua construção, foi construída em prazo recorde e com uma coisa bastante diferente das outras: ela custou menos 200 milhões de dólares do que o custo orçado, uma das poucas obras, no Brasil, que custaram menos do que o custo de seu projeto. Foi por

esse motivo que colocamos o pessoal da Vale do Rio Doce para trabalhar nessa Ferrovia. Nós não tivemos conhecimento nenhum, e eu acredito que a sociedade brasileira, acredito que os Srs. Senadores, de qualquer ato imoral na construção daquela ferrovia, de qualquer ato doloso. Eu nunca ouvi. O pessoal que executou esta Ferrovia dos Carajás, no valor praticamente idêntico à dessa, saiu com a cabeça erguida e com a sua reputação intocável. Então, foi essa a nossa intenção, quando associamos esse pessoal à construção da Ferrovia Norte-Sul, era trazer um pessoal da mais comprovada honestidade e com tarimba no serviço público.

A idéia, também, de aproveitar uma companhia já existente era para evitar criar uma nova empresa pública no País, o que isto seria um mal. E a nossa intenção, no futuro, é privatizar essa empresa, de forma que, mais tarde, desapareça do organograma do Ministério dos Transportes, como já desapareceu do organograma do Ministério das Minas e Energia.

Ao trazer a VALEC para o Ministério dos Transportes, fizemos um convênio com a Vale do Rio Doce, que permitiu trazer, então, o serviço de consultoria que a Vale já tinha na construção e operação de suas ferrovias. São cerca de 35 empresas consultoras, da maior experiência no Brasil, e também uma consultora Canadense que detém a melhor tecnologia de construção ferroviária no mundo, e que trouxemos para garantir que o Projeto fosse bom, que os custos fossem aqueles, e para que não tivéssemos problemas de fazer uma ferrovia sem projeto e que essa ferrovia acabasse custando mais do que o custo estimado.

A pergunta é se seria do conhecimento do Ministério ou da VALEC o possível acordo entre as empresas. Podemos garantir a V. Ex. que não, não tínhamos o menor conhecimento, e, quando soubemos, pela manhã, passamos o dia inteiro tentando verificar o que havia acontecido, se aquilo realmente era real, se não era, e verificar se a denúncia tinha procedência. Verificado isto, convencemo-nos de que, realmente, havia indícios de acordo entre as empreiteiras. Sobre esse acordo, é necessária uma explicação para evitar, um pouco, as interpretações que foram dadas.

Essas empresas já haviam ganhado a concorrência, porque já havia sido ultrapassada a fase da nota técnica. Essas empresas, que havia ultrapassado essa fase, eram vinte e uma. Eram dezoito lotes. Nenhuma empresa podia ganhar mais que um lote. Então, as dezoito primeiras classificadas tinham condição excepcional de ganhar a concorrência, praticamente, já haviam ganhado a concorrência. Em segundo lugar, não foi um acordo para aumentar os preços. Tínhamos um nível a 10% acima e 10% abaixo do preço básico, que, legalmente, pelo edital, as empresas podiam ofertar, e nós, legalmente, pelo edital, podíamos aceitar, também. Elas não colocaram o preço mais alto, nem o preço básico, colocaram o preço mínimo, uma diferença de 20% que, em milhões de dólares, é um recurso bastante considerável. Portanto, o que nos parece é que houve um acordo para uma distribuição de lotes mais conveniente, talvez de acordo com a localização de obras que elas estejam fazendo neste momento, ali perto, ou de outro tipo de consideração, porque os lotes não eram iguais. Foi isso que houve,

mas não podíamos admitir que qualquer sombra de dúvida desse tipo pudesse haver sobre a Ferrovia Norte-Sul, e anulamos, imediatamente, e informamos, através de nota oficial, apurado o conluio por essas diversas comissões de sindicância, inquéritos na Polícia Federal e outros, e identificados os responsáveis, estes seriam punidos quem quer que fosse, e as empreiteiras também que, comprovada sua participação naquele acordo, estariam impedidas de participar de nova licitação.

Tomamos conhecimento também, já em cima da abertura de preços, aliás, no mesmo dia, que haviam empresas se instalando na área. Quando nos mostraram a denúncia é o nome de algumas empresas de consultoria, estas realmente, tinham obrigação de estar ali, estão fazendo um projeto e estão morando, ali, os seus técnicos, mas falou-se também numa das empresas de construção que estaria tomando providências para instalação. Isso é um indicio de que, realmente, houve esse acordo, que nos leva a crer, cada vez mais, que houve esse acordo que, sem dúvida alguma, as comissões de sindicância vão esclarecer.

Os recursos são esses que já mostrei. E nós temos duas fontes básicas: o Fundo Nacional de Desenvolvimento e o Orçamento Plurianual de Investimentos. Nos recursos externos nós não estamos, neste momento, pretendendo obtê-los. Nós queríamos completar um pouco mais e para isso pedia licença à Mesa.

Nós vemos uma insistência extraordinária sobre esses estudos de viabilidade da ferrovia. Parece que o problema da viabilidade tomou-se a coisa mais importante que existe neste País. E nós vimos, e todos os Srs. aqui sabem, o que todas essas obras somaram e, por exemplo, a dívida externa brasileira vai a mais de 100 bilhões de dólares, quase nenhuma delas teve estudo de viabilidade, e ninguém reclamou.

Lançamos, outro dia, a idéia do trem na ligação Rio-São Paulo, e não ouvimos nenhuma reclamação nem procurando estudo de viabilidade, nem coisa parecida. E todas essas ferrovias que foram construídas no Brasil inteiro e que propiciaram o desenvolvimento no Sul do País, também não tiveram estudo de viabilidade. A Norte-Sul tem estudo de viabilidade; é necessário fazê-lo, é importante fazê-lo, porque mostra que essa região, realmente, é um grande potencial e não podia deixar de ser, pois é uma região duas vezes maior do que São Paulo, do tamanho da França, que é um areal, não serve para nada.

Esse problema da batalha dos recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento, os 12 bilhões de cruzados que precisamos, este ano, virou uma verdadeira batalha, tenha o recurso ou não tenha.

Agora mesmo, nós estamos vendo, para salvar o Banco de Crédito Real de Minas Gerais e a Caixa Econômica de Minas Gerais, o Governo está colocando — e tinha que colocar, não se pode deixar de ajudar um Estado nessa situação, numa hora dessas — 12 bilhões de cruzados. O mesmo valor que, polemicamente, vem sendo discutido para a Ferrovia Norte-Sul. E esse dinheiro que está sendo colocado lá não cria nenhum emprego, não desenvolve nenhuma região, não agrega nada ao Produto Bruto Brasileiro. Nada! É apenas para consertar o problema da especulação imobiliária.

De forma que, o Brasil tem recursos e teve no tempo de Juscelino; as críticas eram as mesmas. E tem, agora, basta querer fazer. Não se irá resolver o problema da crise brasileira ficando parado, esperando as coisas acontecerem.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Sr. Ministro José Reinaldo Tavares, o tempo de V. Ex.^a está esgotado. (Pausa.)

Perguntaria ao nobre Senador Carlos Chiarelli, se não gostaria de encaminhar ao Sr. Ministro o restante das perguntas, que poderiam ser respondidas depois.

O SR. CARLOS CHIARELLI — Não. Não vou encaminhar o restante Sr. Presidente. Só tenho uma pergunta a fazer ao Sr. Ministro, mas estou preocupado com os 5 minutos da tréplica; vou usar 30 segundos:

Sr. Ministro, com relação às obras usuais, e de preocupação do restante do País, V. Ex.^a deu a idéia de que muitas delas estão sendo atacadas, como a recuperação da malha ferroviária, da malha rodoviária. Sem qualquer **parti pris** com relação ao regionalismo da execução da obra, que me parece muito útil — digo isto como homem do Sul — guardados todos os requisitos técnicos, assegurada a plena idoneidade administrativa e o cumprimento dos princípios morais e jurídicos, gostaria de inquiri-lo sobre esse aspecto e as demais obras, não apenas as novas, mas as de conservação daquilo que temos — sobretudo as malhas ferroviária e rodoviária — recursos para, simultaneamente, podermos atacar as obras elencadas como novas, entre as quais a Ferrovia Norte-Sul, e a conservação do que temos? É apenas isso, e agradeço imensamente as respostas de V. Ex.^a.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Na área rodoviária, estamos fazendo esse programa de recuperação, de reconstrução. De acordo com o programa, são 5 mil quilômetros por ano. E quem anda nas rodovias brasileiras é testemunha do esforço que temos feito na reconstrução — todos os que transitam — tenho recebido diversos Parlamentares e eles são os primeiros a afirmar que vêm o trabalho em todo o País, no interior de todo o País.

Na área portuária, iniciamos duas obras quase que de Santa Engrácia, o Cais de Valão — Paqueta, e Santos, que é uma obra falada há tantos e tantos anos, mas nunca iniciada. Nós a iniciamos agora. E iniciamos a ampliação do Cais de Paranaguá também. Vamos investir muito este ano, nos portos brasileiros, com recursos ociosos do Fundo de Marinha Mercante.

Iniciamos a conservação de toda a Rede Rodoviária Federal, são mais de 50 mil quilômetros, hoje estão em operação com empresas bem pequenas, diversas obras delegadas aos Estados, que fazem a conservação rotineira o que não era feito há muitos anos.

E sobre a Rede Ferroviária Federal, vou citar apenas um testemunho do que temos feito. É o relatório da Diretoria da Rede Ferroviária Federal, presidida pelo ex-Presidente Osíres Guimarães, que diz o seguinte:

"Especial menção cabe, nesta oportunidade, ao apoio prestado à Rede Ferroviária

Federal, pelo Sr. Ministro dos Transportes, Engenheiro José Reinaldo Carneiro Tavares, refletindo o seu posicionamento em prol do desenvolvimento ferroviário nacional."

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Affonso Camargo.

O SR. AFFONSO CAMARGO (PMDB — PR. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares:

V. Ex.^a citou tanto o passado que isso me permite pensar que V. Ex.^a não entendeu a importância deste momento, e também não entendeu os motivos por que hoje muitos criticam a construção da Ferrovia Norte-Sul. O que nós estamos querendo é acabar, de uma vez por todas, com obras decididas por ordem superior.

Queria, inclusive, consultar o Sr. Presidente se seria possível adotarmos aquela outra praxe — acho que o Plenário ganharia muito que durante os 25 minutos pudéssemos dialogar mais; eu faria perguntas ao Sr. Ministro e ele responderia, ele me perguntaria, eu o responderia. Parece-me que seria melhor para o Plenário. Se o Sr. Ministro estiver de acordo, eu preferiria desta forma.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador Affonso Camargo, justamente V. Ex.^a conhece as normas regimentais a que já me referi, mas a solicitação de V. Ex.^a dependerá, evidentemente, da aquiescência do Sr. Ministro. Se S. Ex.^a o Sr. Ministro estiver de acordo... (Pausa.)

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Por minha parte, se o Senador Affonso Camargo quiser assim, concordo.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O seu pleito foi deferido.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Acho que todos ganharão.

Com relação ao seu documento não vou, aqui, evidentemente, querer cotejar a sua administração com a minha, mas essa frase: "Acreditamos mesmo que nunca, em tempo algum, em lugar algum, um Ministro tivesse que enfrentar uma realidade igual", eu diria que eu certamente a enfrentei 11 meses antes, no mesmo Governo de V. Ex.^a Mas não vou ater-me a isso, porque V. Ex.^a sabe e os nossos auxiliares também, — os seus auxiliares, na maioria, foram meus auxiliares — as equipes do DNER, da Rede da PORTOBRÁS sabem que o ano de 1985 foi frutífero e que muito do que V. Ex.^a pôde fazer em 1986 foi uma sequência de trabalho já realizada em 1985. Mas não vim aqui para criticar a gestão de V. Ex.^a, queria exatamente que V. Ex.^a entendesse a nossa posição de Senadores e, basicamente, a minha posição de Senador e ex-Ministro dos Transportes.

Com relação a algumas respostas, já dadas ao elenco de perguntas, por sinal muito bem feitas pelo Líder do PFL, Senador Carlos Chiarelli, eu gostaria de fazer algumas observações, e V. Ex.^a pode interromper-me quando quiser.

Esse problema do Plano Nacional de Viação que vou abordar, que é o problema da legalidade, V. Ex.^a falou que alguns escritórios tinham dado uma opinião de que não haveria necessidade da Ferrovia Norte-Sul constar do Plano Nacional de

Viação. Para nós, não é problema de escritório, não é problema técnico, é problema de processo de Governo democrático. É por aí que nós estamos querendo colocar. Não é dizer que errou ou que é efetivamente ilegal. O que nós gostaríamos é que tudo isso fosse feito através do Congresso Nacional, porque antes era outro regime e nós não podemos nos basear no regime anterior. V. Ex.^a mesmo, no final do seu documento fala: "Depois de 20 anos, agora é que se restaura a democracia...". Pois exatamente depois desses 20 anos, é que nós queremos uma forma nova de se governar.

O problema do preço-base me causa estranheza — e até me faz pensar, mais uma vez, que a obra está sendo feita às pressas, esta decisão de tomar como preço-base da Ferrovia Norte-Sul, o preço-base da Ferrovia de Carajás. Parece-me que seria muito mais tecnicamente recomendável que cada ferrovia tenha estudos suficientes para se fazer o preço-base.

Com relação ao fato do acordo — se eventualmente houve acordo, que V. Ex.^a, inclusive, já disse aqui que acredita que houve — ter sido feito pelo preço mínimo, eu queria lhe dizer que, pelo que se sabe da história dos acordos de empreiteiras, sempre se fizeram no preço mínimo; nunca se fizeram em termos de preço máximo. Quando o preço-base dá margem a se propor o preço mínimo, todas propõem o preço mínimo. E aí é que se faz o acordo.

E me estranha também V. Ex.^a, no final, ter afirmado claramente que esse problema de viabilidade econômica é um negócio que todo mundo está falando, mas que não tem importância. Se for esperar estudos de viabilidade econômica nós não faríamos nenhuma obra no País.

Realmente, eu gostaria que mudássemos a maneira de governar e procurássemos cuidar melhor do dinheiro do povo. Porque esta Tribuna, Sr. Ministro, é exatamente a que nós usamos por procuração, por delegação de voto, para defender o dinheiro popular, pois governar é cuidar bem do dinheiro do povo.

Eu queria dizer, fundamentalmente, aos meus colegas de Goiás, do Maranhão, do Pará, do Mato Grosso, que eu não aceito, de forma alguma, que se queira fazer, a partir desse problema da Ferrovia Norte-Sul, uma manobra divisionista brasileira. Não aceito por vários motivos e, principalmente, pelo seguinte: eu não estou me comportando naquela linha do "faça o que eu digo, mas não faça o que eu faço". Pelo contrário, eu quero que façam o que eu digo e que façam o que eu fiz, porque quando Ministro dos Transportes, eu fui atropelado pelo Secretário de Indústria e Comércio do Paraná, que queria fazer a Ferrovia da Produção lá no Paraná — que antes era a Ferrovia da Soja — também numa linha de "vamos fazer o quanto antes, sem maiores estudos". Eu me neguei a aceitar aquela forma de fazer a Ferrovia e me desgastei, no meu Estado, por causa disso.

E nomeamos na ocasião e tenho aqui a portaria-uma comissão formada por dois técnicos da Rede Ferroviária Federal, que é quem entende de ferrovias no Ministério dos Transportes, dois técnicos do GEIPOP, que é a nossa empresa de planejamento, e por dois técnicos da Secretaria de Transportes do Paraná que, durante sete meses, procuraram estudar a viabilidade daquela fer-

rovia. E só em janeiro, na hora em que eu estava saindo do Ministério, quando o transferi a V. Exª, que eles me entregarem um estudo profundo, no qual ainda pediam dados adicionais para examinar, de uma maneira definitiva, aquela viabilidade. Digo isso para não pensarem que estou fazendo jogadas menores de interesse de um Estado contra outro Estado, porque nós, aqui, o corpo todo, representamos, na verdade, o Brasil, e queremos que haja desenvolvimento em todas as regiões brasileiras.

A responsabilidade desta Tribuna é que fez, inclusive, com que eu me preocupasse, na medida em que é um Ferrovista sobre a qual nunca o Presidente José Sarney falou comigo; em nenhum momento dos meus 11 meses de Ministério, Sua Excelência falou comigo sobre a ferrovia Norte-Sul; em nenhum momento eu ouvi qualquer técnico do Ministério falar comigo sobre a Ferrovia Norte-Sul. Isso não quer dizer que ela não possa ser feita mas enquanto eu fui Ministro, ela não foi falada. E, de uma hora para outra, ela surge e começaram a surgir alertas: O Clube de Engenharia do Rio de Janeiro levantou dúvidas e, em virtude disso, na minha função fundamental de Senador, eu o trouxe ao Plenário desta Casa, e começamos a discutir o assunto.

Temos compromissos, Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares, com o povo. Antes de minha eleição como Senador, em 15 de novembro, eu era Senador biônico, mas trabalhei muito para que se mudasse o Brasil. Acho que naquela época V. Exª exercia cargo de confiança do Governo anterior, e nós estávamos aqui fazendo dissidências para tentar criar a Aliança Democrática. Tenho aqui o nosso único documento da Aliança Democrática, que começa assim: "Objetivando a consolidação das instituições democráticas." E depois diz: "Decidiram reunir seus esforços no propósito de promover as inadiáveis mudanças que a sociedade brasileira exige." Então, o nosso é um compromisso de mudança. Onde diz mais adiante: "Em uma Nação marcada pela pobreza e ameaçada pelo desespero dos marginalizados, a administração pública deve se caracterizar pela credibilidade e pela participação, e se pautar sempre pela austeridade e moralidade."

O que nós não entendemos é que exatamente aquilo que está faltando no Brasil é a informação correta, a decisão democrática.

Eu vejo aqui, na **Folha de S. Paulo**, declarações daquela entrevista coletiva que V. Exª deu e que todos os jornais publicam: "Governo não desistirá da Ferrovia." Segundo ele — é V. Exª — a obra é uma decisão superior e irreversível do Governo José Sarney.

Ora, Ministro José Reinaldo Tavares, numa democracia não há nenhuma decisão irreversível de Governo, porque senão não precisaria haver Congresso, e não precisaria V. Exª estar aqui hoje, conversando conosco. Não há decisão irreversível!

Eu teria alguns pontos para colocar com relação a esse problema da informação. Veja o que acontece: sai publicado este último episódio — não vou me ater a ele — de sábado: "VALEC desconhecia o que Sarney disse saber." E quem assistiu aos programas de televisão de sexta para sábado, fez confusão entre o que V. Exª dizia, o que o Dr. Paulo Vivacqua dizia e o que o Portavoz do Presidente dizia. E nós ficamos sem saber,

realmente, se o Presidente já sabia antecipadamente ou não sabia; aqui, o Dr. Paulo Vivacqua disse que não recebeu nenhuma informação do Presidente, que o Presidente já sabia antecipadamente. Isso é muito ruim, porque gera perplexidade, gera incredulidade, e tenho falado muitas vezes que, sem credibilidade, não se vai conseguir fazer nenhum pacto nacional no Brasil.

Há dúvidas quanto à legalidade, quanto à viabilidade, quanto à oportunidade, que é problema de recursos e alternativas, e quanto, ultimamente, ao problema da moralidade, que eu não vou discutir porque não tenho dados e não trabalho nessa área de moralidade por indícios. V. Exª já iniciou um inquérito no Ministério; há, inclusive, uma Comissão Parlamentar de Inquérito; há um inquérito policial determinado pelo Presidente da República, e nós vamos aguardar os resultados dos mesmos para nos pronunciar, porque com moralidade não se brinca.

Com relação à legalidade, V. Exª já falou sobre o Plano Nacional de Viação, mas nós temos aqui outros problemas na Constituição. Por exemplo, o art. 43, item II diz:

"Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente."

Então, é especialmente, primordialmente ao Congresso Nacional.

"Item II — Orçamento anual e plurianual..."

E V. Exª sabe que a Ferrovia Norte-Sul não consta do Orçamento Plurianual.

E no item IV, também, com aprovação do Congresso:

"Item IV — planos, programas nacionais e regionais de desenvolvimento;"

É o caso do plano que V. Exª traz para desenvolver a Região Centro-Oeste.

Diz o art. 62, § 3º:

"Nenhum investimento, cuja execução ultrapasse um exercício financeiro, poderá ser iniciado sem prévia inclusão no orçamento plurianual de investimento ou sem prévia lei que o autorize e fixe o montante das dotações que anualmente constarão do Orçamento durante o prazo de sua execução."

Cito, de passagem, a "Seção III — Da Responsabilidade do Presidente da República."

"Art. 82. São crimes de responsabilidade os atos do Presidente que atentarem contra a Constituição Federal e especialmente:

VI — a lei orçamentária; e
VII — o cumprimento das leis e das decisões judiciais."

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Senador Affonso Camargo, informo a V. Exª que a sua exposição já dura doze minutos. Como o seu tempo, somado ao do Ministro, terminará às 17:30 horas, gostaria que V. Exª procurasse entrar objetivamente no questionário, para possibilitar o diálogo.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Se o Sr. Ministro quiser passar a responder as minhas per-

guntas, esteja à vontade, pois não quero descumprir o tempo.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Aguardo que V. Exª termine.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Esse problema de decisão soberana do Governo é o que mais me choca, Ministro José Reinaldo. Vejamos, Srs. Senadores, o que aconteceu com relação à tramitação inicial dessa obra. O que é o normal? O Presidente da República aprova uma Exposição de Motivos, como aprovou. Vamos admitir que ela estivesse totalmente legal em matéria da nossa aprovação, que tivesse passado pelo Congresso, estivesse no plano ou esse plano regional tivesse sido aprovado aqui. O Presidente da República aprova uma Exposição de Motivos, outorga uma concessão para se construir a ferrovia e naturalmente, inicia-se a concorrência.

O que aconteceu com essa obra? A aprovação da Exposição de Motivos pelo Senhor Presidente da República foi no dia 24 de abril e a outorga da concessão no dia 2 de abril. Pior que isso: os avisos de qualificação da obra, inclusive para a compra de dormentes, foram feitos em fevereiro. É difícil aceitar como correta uma obra como essa. Por isso, Sr. Ministro, ficam todas essas dúvidas, a nível de escândalo, porque não está sendo feito de maneira normal, ou seja, está sendo feito do fim para o começo.

Gostaria que V. Exª respondesse aqui a uma questão, porque tenho receio de que outra obra esteja começando assim — espero que não! Hoje, pela manhã, deram-me informação de que V. Exª teria emitido uma correspondência ao Governo francês, através do Ministério do Comércio Exterior da França, definindo interesse em contratar aquele sistema francês, se não me engano, TGV, de Trem-bala, quando no dia 8 de maio, recentemente, o Presidente teria criado uma Comissão para estudar alternativas; não acreditei. Em todo caso, trouxeram-me essa informação e acho bom que seja dito aqui.

Com relação ao problema da viabilidade, que já foi colocado, a impressão que fica é que se resolveu fazer uma ferrovia e como ela não tinha viabilidade, então, vamos desenvolver uma região para justificar a ferrovia. Quando o processo é: vamos desenvolver a região do Centro-Oeste e ver qual a infra-estrutura de transporte que deve ser feita para o desenvolvimento dessa região.

Muito bem, encerro por aqui.

Tenho como único estudo, até hoje, mais profundo dessa região, o PRODIAT, que V. Exª falou sobre ele, que faz todos os levantamentos e também um estudo feito pelo GEIPOT — a nossa empresa de planejamento de transporte, com 20 anos de tradição, que faz, inclusive, serviços para o exterior, do mais alto conceito, feito em maio de 1986, no Programa de Corredores, conforme tese que V. Exª nominou na sua exposição, em que se estuda a operacionalização do Corredor Araguaia-Tocantins, e aqui tem mais de 10 opções para dar apoio de infra-estrutura para desenvolver essa região, que também quero que seja desenvolvida e, nesse estudo, a solução Ferrovia Norte-Sul, em matéria de rentabilidade e conveniência, está em 8º lugar. São os estudos que tenho. Aliás, consegui com muita dificuldade. V. Exª fez esse último esclarecimento, dizendo que

a VALEC estava à disposição de quem quisesse ver os dados da concorrência; no Ministério, disseram que era para ligar para o Rio de Janeiro; do Rio, disseram-me que ligasse para o assessor da parte de Comunicação Social. E ele me disse que, para arrumar, eu tinha que conversar, pessoalmente, com o Dr. Paulo Vivacqua. Não consegui os elementos e fiquei com este estudo feito em que a 8ª opção seria a Ferrovia Norte-Sul feita pelo GEIPOP.

A solicitação que faço a V. Exª, não sei se falo em nome do Senado Federal, é que se dê um encaminhamento diferente, que V. Exª, se quiser, atualize novamente o estudo do PRODIAT, chegue a conclusões técnicas e mande para o Congresso examinar. Comprometemo-nos se realmente num estudo sério que venha para cá, nos convenceremos de que isso é interessante para o dinheiro do povo brasileiro, aprovaremos. Mas, desta forma, a toque de caixa, não é possível concordar.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Nobre Senador, vejo que V. Exª começou querendo cassar uma ferrovia e agora está querendo cassar o Presidente, quando fala em crime de responsabilidades e faz essas outras ameaças. V. Exª é testemunha e não pode falar desta maneira, de falta de informações, porque o seu amigo, O Presidente da Rede Ferroviária — quando soube que V. Exª estava procurando diversas pessoas que tinham trabalhado com V. Exª no Ministério, para pegá-los dados e esclarecimentos, chamei o Dr. Osires Stenghel Guimarães e disse: "O Ministro Affonso Camargo, que é seu amigo, não é um Senador qualquer, é um ex-Ministro dos Transportes e estamos inteiramente à disposição de S. Exª". (Risos.) Desculpem-me V. Exªs., mas, realmente, não é um Senador — Ministro foi o que eu disse, e não é porque foi Ministro dos Transportes. Então, em relação aos transportes tem S. Exª uma outra qualificação foi Ministro dos Transportes, é um Senador que foi, recentemente, Ministro dos Transportes. E o Dr. Osiris Stenghel Guimarães foi procurá-lo e V. Exª disse a ele que não precisava de dado nenhum; pelo menos foi o que ele me disse, que V. Exª já tinha decisão formada do que queria fazer. De forma que, este oferecimento, na hora que V. Exª quiser, poderá cobrar de mim, a VALEC está aberta para qualquer pessoa e para V. Exª especialmente.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Posso fazer uma pergunta, Sr. Ministro?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Claro, Excelência.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Por que o Dr. Osiris Stenghel Guimarães foi demitido da Rede Ferroviária Federal?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Foi demitido porque é normal uma pessoa sair. Ou V. Exª acha que, porque foi V. Exª que o nomeou ele não poderia ser demitido?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não! Acho que pode e até devia, se V. Exª considerava que ele era um homem da minha confiança e não da de V. Exª. Até falei — prazo aos céus! Pela primeira vez, alguém foi demitido neste Governo. Estamos precisando disso! — V. Exª declarou à

Imprensa que ele era uma pessoa muito competente, muito boa, que era a favor da Ferrovia Norte-Sul mas tinha pedido demissão para cuidar da família em Curitiba. É com isso que não concordo! É só dizer: "Foi demitido"; tudo bem, aceite que tenha sido demitido.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — O Dr. Osires Stenghel Guimarães é uma pessoa de bem, um homem capaz, trabalhador, honesto.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Exª inclusive leu os números da Rede de 1986 que foram muito bons...

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Não tem nada a ver o problema dele, com declarações que ele teria feito sobre a Ferrovia Norte-Sul, porque isso não altera.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas ele não fez.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Sim, ele não fez.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Pego ao nobre Senador Affonso Camargo deixe o Sr. Ministro dar a sua resposta.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Pois não.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Há um fato que deixou diversas pessoas no Governo preocupadas com a posição do Dr. Osiris. Foi quando daquele tiroteio na Central, durante a greve, quando um policial da Rede Ferroviária baleou um grevista. O policial matou o grevista. De forma que ele é responsável, de certa maneira, por isso. A Guarda Rodoviária pertencente à Rede Ferroviária. Então, esses elementos foram levados em conta, Senador.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Então, devia ter sido dito isto.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Também questiono um pouco esta sua sinceridade no ataque à Ferrovia Norte-Sul, porque V. Exª vai mudando de argumento sempre. V. Exª começou dizendo que a região devia ser desenvolvida, mas que o erro era de se fazer por ferrovia, quando havia uma hidrovia; que devia fazer a hidrovia, naquele momento. Pressuponho, então, que V. Exª estava a favor de que fosse colocado à disposição daquela região um meio de transporte eficiente, que permitisse o desenvolvimento da região.

Hoje, V. Exª não falou mais nisso; V. Exª não falou em hidrovia. Quando V. Exª teve um debate aqui no Congresso, disse que os elementos que tinha eram fornecidos pelo Clube de Engenharia. Ora, esses elementos, em que nós todos, no Ministério, nos baseamos, são elementos do Ministério. O projeto está lá. V. Exª não precisava recorrer ao Clube de Engenharia. Aliás, o Dr. Matheus Schneider, Presidente do Clube de Engenharia, disse-me que o Clube de Engenharia não tinha nenhuma posição. Naquele momento, pelo menos, eles não tinham tomado nenhuma posição. Vieram pessoas sócias do Clube que foram apresentados por V. Exª, inclusive por outros Senadores. Eles não falavam pelo Clube de Engenharia, eram apenas Membros do Clube de Engenharia, e V. Exª devia conhecer, porque o PRODIAT é

um programa do Ministério. Também não vi no Ministério — como V. Exª bem falou que não fez nada para concretizar a ferrovia do seu Estado, a Ferrovia da Produção — também não vi nenhum documento...

O SR. AFFONSO CAMARGO — Eu fiz aquilo que tinha que ser feito.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Senador Affonso Camargo, o Sr. Ministro só dispõe de quatro minutos para concluir.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Não vi nenhum documento seu para fazer o projeto da hidrovia. Não vi. Se V. Exª tem, me mostre. Foi assim que V. Exª começou a atacar a Ferrovia Norte-Sul, foi desta maneira. Depois, começou a fazer até algumas acusações difíceis de acreditar que um homem como V. Exª os tenha feito.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Quais acusações?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Não vou relembrar aqui, neste momento, porquanto só disponho de três minutos para responder.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas fale, é bom V. Exª dizer quais são.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Do jeito que a imprensa tocou o problema, inventou até um Sr. Riva não-sei-de-quê, que é lá do Paraná e que estava em Mato Grosso, dizendo, inclusive, que estava imputado a V. Exª o fato de essa ferrovia estar sendo feita naquela região para passar em terras do Presidente José Sarney. V. Exª conviveu com o Presidente José Sarney, e sabe que Sua Excelência não tem terras lá.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas eu nunca disse isto. Eu nunca afirmei isto.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Mas foi imputado a V. Exª na revista.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas imputada muita coisa é.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador Affonso Camargo, peço a colaboração de V. Exª.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — E V. Exª não desmentiu.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Pego a colaboração de V. Exª para que o debate seja estabelecido.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Decisão superior. Eu nunca falei em decisão superior. Começou a acontecer em **O Estado de S. Paulo**, quando o assunto foi lançado em manchete e publicado em diversos editoriais cunhado nessa mesma frase.

O editorialista de **O Estado de S. Paulo** esteve comigo, o setorialista que cobre o Ministério, e me mostrou a matéria: está aqui Ministro, eu não falei nessa ordem superior em minha matéria.

Foi um gancho utilizado por pessoas contra a Ferrovia Norte-Sul — e estamos vendo aí muita coisa jogada contra a Ferrovia Norte-Sul da maneira mais irresponsável possível — para dizer

que é uma obra autoritária, quando não é. Ela só é possível de ser feita exatamente em um regime democrático, e foi assim que Juscelino fez, naquela época, as obras do Centro-Oeste. Nunca mais foram feitas obras no Centro-Oeste. Agora, no Governo democrático, é que volta a haver.

Quando V. Ex.^a pede para fazer um amplo debate — li, inclusive nas Memórias de Juscelino, que diversas maneiras protelatórias da execução da obra foram tentadas, naquele tempo, pela IDN, para não deixar sair as obras do seu Governo. Naquele momento, as decisões do Presidente Juscelino, que era um Presidente extremamente democrático em um regime democrático, foram tomadas, como são tomadas hoje, da mesma maneira.

Quando V. Ex.^a fala que o edital saiu no dia 2 de fevereiro e não poderia ter saído, porque precisa de uma prioridade, a prioridade é para realização da obra, Senador. V. Ex.^a não pode desconhecer isto, V. Ex.^a foi Ministro dos Transportes. Edital não quer dizer obra. Obra é quando se inicia, quando se faz, quando se assina o contrato. Essa prioridade é necessária para execução da obra, não para a contratação. Não há ilegalidade nenhuma nisto.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O tempo de V. Ex.^a está esgotado, Sr. Ministro.

O SR. AFFONSO CAMARGO — O meu também?

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — No início V. Ex.^a solicitou a aquiescência da Mesa...

O SR. AFFONSO CAMARGO — Só estou perguntando, sim ou não.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Exatamente, porque o tempo foi somado à réplica e à tréplica.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Srs. Senadores, a Presidência verificou que, de acordo com a praxe, nas interpeleções deve-se verificar uma alternância entre os Senadores que apóiam ou fazem oposição ao Governo. Nessas condições, pedindo aos Srs. Líderes de Oposição para relevar o não cumprimento dessa praxe inicialmente, vou conceder a palavra, neste instante, ao nobre Senador Mário Maia.

O SR. MÁRIO MAIA (PDT — AC. Sem revisão do Orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Ministro:

Estamos presentes, na tribuna, como Senador e pertencente a um Partido da Oposição, o PDT.

Inicialmente, devo dizer a V. Ex.^a e à Casa que divirjo em inúmeros pontos programáticos do Governo que ajudamos a chegar ao Poder, o do ilustre ex-Senador da República, Dr. José Sarney. À época em que foi eleito pelo Colégio Eleitoral Vice-Presidente da República, na chapa em que era Presidente o ilustre e inesquecível Tancredo Neves, nós, que resistimos bravamente, de início, a não ir ao Colégio Eleitoral, porque era voz corrente e convicção nossa de que aquele Colégio era espúrio e não tinha legitimidade para eleger um Presidente da República, a pedido do Presidente do nosso Partido de então, e dos Líderes no Senado e na Câmara, contra a nossa vontade

e a nossa convicção, em obediência ao nosso Partido, às solicitações dos nossos Líderes, fomos ao Colégio Eleitoral e elegemos, então, o Presidente e Vice-Presidente da República.

Com a fatalidade da morte de Tancredo Neves, chegou à Presidência da República o Senhor José Sarney. Pertencíamos ao PMDB, e por isso, fomos um dos contribuintes a levá-lo ao Poder.

Posteriormente, as condições e as circunstâncias políticas nos levaram a sair do PMDB e a integrar as hostes do PDT, Partido que, com muita honra, representamos nesta Casa do Congresso Nacional.

Colocamo-nos numa posição de expectativa do programa do Governo José Sarney, numa posição de silêncio e de observação crítica. Com a implantação do Plano Cruzado, não porque o Partido se colocasse, logo de início, contra este Plano, mas individualmente, como Senadores, pertencentes a uma Região longínqua e problemática, que sentimos a repercussão imediatamente da parte negativa do Plano Cruzado, ficamos, logo de início, contra o mesmo.

Temo-nos colocado numa posição de crítica contra o Plano Cruzado, e os fatos estão aí a mostrar que foi ineficiente e desastroso, até, para o País.

Temo-nos colocado contra o Governo da República em vários pontos. Por isso, entendemos que estamos aqui, nesta tribuna, com isenção para dizer a V. Ex.^a, Sr. Ministro, que, do ponto de vista particular da Ferrovia Norte-Sul, estamos com o programa do Governo. Como homens do Norte, como homens da Amazônia, como homens de uma região subdesenvolvida, num País em desenvolvimento, jamais poder-nos-íamos colocar, mesmo em obediência aos ditames do Partido, acima dos interesses do Brasil, que vemos agora, como Senador da República, numa definição que o Governo entendeu adequada para o desenvolvimento de nossa Pátria, através da instalação da Ferrovia Norte-Sul.

Vejo nessa obra a esperança de que, logo em seguida, o programa do Governo faça estender essa programação ou que outros engenheiros, em épocas passadas, como Paulo de Frontin, já planejaram para que ela fosse estendida até o Centro-Oeste, até muito grosso, e mais além, ao tempo de Getúlio Vargas, quando, no Programa Rododotário, essa estrada estava planejada a chegar não até muito grosso, mas até a parte mais ocidental do Brasil, na longínqua cidade de Cruzeiro do Sul, atravessando todo o nosso Oeste e Noroeste brasileiros.

Portanto, neste particular, V. Ex.^a — apesar de eu ser um homem de Oposição — terá o nosso voto favorável na discussão do encaminhamento da Estrada Norte-Sul, tão polêmica e tão discutida entre os vários elementos e que parece até dividir o Brasil do Sul e Sudeste desenvolvidos do Norte e Centro-Oeste pobres, desamparados e esquecidos.

Portanto, as perguntas que vou fazer a V. Ex.^a estão inseridas neste espírito construtivo de esclarecimento para que essa obra possa tornar-se efetiva, naturalmente dentro dos ditames da ordem, da disciplina, da moralidade, da austeridade, cujos elementos não quero colocar aqui em evidência.

Passo, então, Sr. Ministro, a lhe fazer as seguintes perguntas — eu vou fazer de maneira corrida

e, em seguida, como estão escritas, passo-as a V. Ex.^a, para que não tenha o trabalho de responder item por item.

Primeira: é verdadeira a informação de que as obras da Rodovia BR-364, no trecho Porto Velho—Rio Branco, estão suspensas? Sendo verdadeira, por quê? Quando serão reiniciadas as obras? A suspensão tem ligação com o início das obras da Ferrovia Norte-Sul?

Segunda: por que foi criada uma nova empresa para se responsabilizar pela construção da Ferrovia Norte-Sul, a VALEC, em vez de se entregar essa responsabilidade à Rede Ferroviária Federal? E por que, no resultado da concorrência anulada, alguns lotes, com a mesma extensão ou com a pequena diferença, às vezes, apresentam custo bastante diferenciado?

Terceira: em que o Oeste e o Nordeste serão beneficiados com a Ferrovia? Como os insumos da Região Amazônica chegarão ao Sul, via ferrovia, se os Estados do Amazonas, Acre e Rondônia estarão distantes dela? Rio Branco (Acre) e Brasília estão distantes mais de 3 mil quilômetros. Por que dar prioridade à interiorização pelo Norte, onde já existe relativa malha rodoviária — a Belém-Brasília já está asfaltada — e não pelo Oeste-Noroeste, onde as terras são férteis e praticamente inexistente a malha rodoviária?

Quarta: já houve contatos com as empresas privadas para garantir os investimentos previstos no Quadro 12 da página 44, da publicação "Considerações sobre a Ferrovia Norte-Sul"?

Quinta é última pergunta: em 1927, o Engenheiro Paulo de Frontin sugeriu também, entre outras, a ligação do Centro-Sul com o Extremo Noroeste, integrando a ferrovia, a hidrovia e a ferrovia, chegando a Rio Branco e a Cruzeiro do Sul, através das cidades de Goiás, Cuiabá, Cáceres, Guajará-Mirim, entre outras. Por que realizar, então, a Norte-Sul, se as possibilidades de desenvolvimento a médio prazo são maiores, no rumo Oeste-Noroeste?

Aqui estão as perguntas que enfatizo, na nossa sede de desenvolvimento do Noroeste. V. Ex.^a poderia colocar em prioridade, ou o Governo Sarney poderia colocar em prioridade a Centro-Noroeste ou Centro-Oeste. Estamos de acordo com a Norte-Sul, desde que faça continuidade com a Centro-Noroeste ou Centro-Oeste, como queiram.

São as indagações que tenho a honra de fazer a V. Ex.^a, Sr. Ministro.

Durante o discurso do Sr. Mário Maia, o Sr. Humberto Lucena deixa a cadeira da Presidência que é ocupada pelo Sr. Dirceu Carneiro.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Com a palavra o Sr. Ministro, para as respostas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Sr. Senador Mário Maia, ficamos sensibilizados em ver que um Senador de um Partido de oposição defende um projeto polêmico como este neste momento, sabendo verificar nele as condições que tem para o desenvolvimento das regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil.

A BR—364, por problemas de licitação, com o aviltamento de preços, os empreiteiros e o DNER chegaram à conclusão de que não havia condições econômicas para a continuação daquela obra com aqueles contratos que haviam

sido assinados. Os preços estavam extremamente defasados. Então, o DNER conseguiu uma autorização rápida do Banco Interamericano de Desenvolvimento para publicar um novo edital, esse novo edital de concorrência pública já foi publicado. As propostas serão recebidas em junho e a assinatura de contrato será em julho. Em julho, recomencemos a Rodovia, que continua como prioridade absoluta do Ministério dos Transportes.

O SR. MÁRIO MAIA — Se V. Ex.^a me permite só para complementação da pergunta. V. Ex.^a falou em uma nova concorrência. Gostaria de saber se as firmas que estão nos trechos loteados que me parece são 6 ou 8 trechos se serão as mesmas firmas que continuarão esses trechos, como complementação do trabalho, ou haverá nova concorrência?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Já está havendo uma nova concorrência, e essas firmas poderão participar da nova concorrência.

Por que não a Rede Ferroviária, sem a VALEC? O que vemos no mundo inteiro, é que as ferrovias públicas hoje são totalmente deficitárias. A ferrovia japonesa está com uma dívida igual à dívida externa brasileira, cerca de 100 bilhões de dólares. A ferrovia francesa deve 5 bilhões de dólares, tomo aqui um modelo de ferrovia pública igual à da Rede Ferroviária. No mundo inteiro é um modelo praticamente em extinção. A Ferrovia Japonesa publicou um edital para privatizar a Rede Ferroviária Japonesa em sete novas empresas.

No momento estamos querendo fazer uma privatização parcial da Rede Ferroviária, colocando ações desta Rede na bolsa de valores, mudando totalmente o seu sistema e seu modelo de empresa, à qual passaria a funcionar como empresa privada, operadora de transporte de carga. Para essa ferrovia nova pensamos num modelo novo, que houvesse uma nova ferrovia. Empresa Ferroviária no Brasil, transformada depois em empresa privada, para tocar esses novos empreendimentos.

Na Ferrovia da Produção, no Estado do Paraná, estamos querendo fazer a mesma coisa, criar outra empresa para fazer a construção e a operação desta importante Rede Ferroviária do Sul do País.

Damos a mesma prioridade para a Ferrovia Norte-Sul e para a Ferrovia Leste-Oeste, aliás, as duas Ferrovias já constavam do Plano de Viação Nacional do Presidente Getúlio Vargas em 1934.

Os estudos, porém, da área da Ferrovia Norte-Sul já estavam bem mais adiantados. O PRODIAT foi um estudo completo, naquela região. Aconteceu que apenas trocamos o modo de transporte hidroviário que se mostrou bem mais caro e inexecutável do que o transporte ferroviário, principalmente no trecho do rio Araguaia.

Para a Ferrovia Leste-Oeste, estamos fazendo os projetos, e a nossa intenção é dar uma grande prioridade, pelo menos até Cuiabá.

Não houve ainda contratos com empresa privada. Já houve contatos preliminares, mas esses contatos não estão ainda concluídos.

A ligação do Plano de Engenheiro Paulo de Frontin, que previa, inclusive, trechos de hidrovias, estamos levando em conta na Ferrovia Norte-Sul, porque ela se interliga com a hidrovia que estamos fazendo agora no rio Tocantins.

Estamos fazendo a eclusa da barragem de Tucuruí, que vai permitir a interligação da ferrovia com a hidrovia do Tocantins e a hidrovia do Amazonas.

Estamos fazendo, um grande corredor de transportes. Estamos cumprindo também o Plano do Dr. Paulo de Frontin, naquilo que pode ser feito neste momento. Na Ferrovia do Araguaia, vai ser possível daqui a alguns anos, quando forem concluídas as hidrelétricas que têm que ser construídas lá.

O SR. MÁRIO MAIA — Estou satisfeito com as respostas de V. Ex.^a e agradeço.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Obrigado, Senador.

Durante o discurso do Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares o Sr. Dirceu Cardoso deixa a cadeira da Presidência que é ocupada pelo Sr. Humberto Lucena.

O Sr. João Menezes — Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra, pela ordem, ao nobre Senador João Menezes.

O SR. JOÃO MENEZES (PFL — PA. Pela ordem, sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, ouvi aqui, e não quero absolutamente pôr em jogo a decisão de V. Ex.^a que colocaria para discutir este assunto um Senador a favor e outro contra, que é a prática usual no Senado.

Entretanto, o que vimos hoje? O meu Líder, Senador Carlos Chiarelli, fez belíssima exposição, mas não era a favor nem contra. O que S. Ex.^a quis saber era o que se passava com esse Projeto da Norte-Sul e coisas do Ministério dos Transportes; quer dizer, agiu perfeitamente dentro de um ponto absolutamente legal.

Depois, assume a tribuna um representante também do Partido do Governo, o Senador Afonso Camargo, contra a Ferrovia. Depois do Senador Afonso Camargo, assume, agora, o Senador Mário Maia, Partido da Oposição, a favor da Ferrovia.

Vê V. Ex.^a, Sr. Presidente, que não está fácil.

Então, seria muito mais fácil, muito mais interessante e me perdoe V. Ex.^a — seguir-se a inscrição nominal dos oradores que está sobre a mesa. Seria uma decisão mais justa, mesmo porque ninguém pode adivinhar quem é que vai ser a favor ou quem vai ser contra.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador João Menezes, ouvi com atenção as palavras de V. Ex.^a só que a Mesa está presa a um acordo de Lideranças, que fez tradição na Casa e justamente estabelece que, por ocasião das interpelações dos Srs. Ministros de Estado, a palavra será concedida alternadamente a Senadores de Partidos que apóiam o Governo e aos da Oposição.

Evidentemente, V. Ex.^a há de convir, só posso considerar o problema formalmente, conforme as filiações partidárias encaminhadas à Mesa.

O SR. JOÃO MENEZES — Ainda bem que V. Ex.^a falou no sentido formal — aí, está bem.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Exatamente. Não poderei senão me comportar, como Presidente, atento às definições partidárias

do ponto de vista formal. Por isso, lamento não atender a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Jamil Haddad. (Pausa.)

S. Ex.^a não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Virgílio Távora.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA (PDS — CE.) — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Senadores: Vamos colocar o máximo de tranquilidade nesta discussão.

Começaremos a dizer a V. Ex.^a que a parte referente àquelas irregularidades invocadas quanto à concorrência, do público já bem conhecidas, não vão ser objeto de nossa consideração. Trata-se de uma correção que esperamos há de ser feita via inquéritos, — seja policial, seja administrativo — já anunciadas pelo Governo.

Vamos tocar, então, era no **punctum dolens** da questão. Esse **punctum dolens**, achamos que tem dois ângulos: 1 — quanto a uma preliminar da oportunidade, face aos estudos do PRODIAT e os estudos do EEST/AP do Banco de Desenvolvimento Econômico e Social;

Segundo, no mérito; gostaríamos de dividir a sua prioridade e a sua justificativa em termos estritamente financeiros e da produção de benefícios sociais decorrentes, face a possíveis alternativas.

As nossas perguntas serão muito mais aquelas de um diálogo, em que é perquirida qual a opinião do Ministério dos Transportes sobre os dois assuntos. Já fomos ministro, inclusive da mesma área e sabemos das dificuldades imensas que tem um gestor desta Pasta, quando, à frente de si, encontra um programa dessa natureza, ou seja, dos seus aspectos morais.

Vamos, então, abordar a oportunidade. Um pouco de amigo-da-onça, perguntamos: Ministro, gastar 2,4 bilhões de dólares em ocasião em que é proclamada, em prosa e verso, a penúria do Erário Federal, máxime, — aí vai a pergunta — face à incerteza da extensão do mandato do atual Presidente da República e a conhecida descontinuidade administrativa que preside as ações do Poder Executivo, neste País, é ou não é jogar justamente um pouco na sorte? Se objeto de tanta contradita, num momento, quando o seu advogado maior, o Presidente Sarney, ocupa o Planalto, que diz V. Ex.^a quanto o que se esperar de uma atuação do seu sucessor que irá pegar, se vitoriosa a vontade, pelo menos, anunciada do grosso da bancada do PMDB de eleições em 1988, quando esta obra será pegada ainda em inconclusa? Perguntamos a V. Ex.^a

Mais ainda, Sr. Ministro, aí, vamos a outra parte. O trabalho que nós conhecemos — "Perspectivas do Setor de Transporte Interno de Carga (EEST — AP, BNDES — SEPLAN, fevereiro 1987), fala das enormes deficiências a superar no setor: "Considerar o fato de que o transporte de cargas no País — as palavras não são nossas — deve grande parte de sua ineficiência ao fato de que as locomotivas, vagões encontraram-se parada, a maior parte do tempo, à espera de carregamento, descarregamento e de condições de tráfego. Assim sendo, é possível aumentar a capacidade de transporte, a sua eficiência, investindo-se nos subsistemas, otimizando o capital já investido."

E, agora, vem o ponto — palavras que não são nossas, são oficiais:

"Somente após é que se justificariam os investimentos em projetos de novas vias de transporte."

Esses recursos, aplicados na recuperação da malha ferroviária existente — os números diferem muito de uma fonte e outra de consulta nossa — desde metade a 2/3 do que seria aplicado na Ferrovia Norte-Sul, não seriam de longe captadores de muito maiores benefícios às áreas atingidas, por todo o País? Vê V. Ex^a que lançamos, ao tablado da discussão, dúvidas, mas, ao mesmo tempo, indagações a serem respondidas. Temos outras que, com a permissão do Sr. Presidente, serão feitas depois da resposta de V. Ex^a

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Caro Senador Virgílio Távora, o nosso entendimento é o de que o sistema de transporte, do Brasil, principalmente o sistema do sul do Brasil, está precisando, mais do que infra-estrutura, de melhoria na sua operação. Esse meu ponto de vista coincide com o que V. Ex^a acabou de ler.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — É oficial, é do Governo, não é nosso. Aliás, compartilhamos com ele.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Acharmos que só podemos melhorar a operação do sistema, se trouxermos, principalmente, o setor privado para a operação do sistema de transportes, isto é possível. Daqui a pouco tempo, vamos assinar contrato da Rede Ferroviária Federal com os transportadores rodoviários de cargas que passarão a ser agentes da Rede Ferroviária Federal e que apanharão a carga e colocarão na porta do comprador. Esse é o primeiro contrato desse tipo feito no Brasil.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — Nisso, estamos de pleno acordo. Não vamos discutir. V. Ex^a pode utilizar os seus minutos mais rapidamente em outra coisa, porque, nesse assunto, estamos de acordo.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Pensamos também que esse mesmo modelo tem que ser feito lá. A meu ver, a Rede Ferroviária Federal chegou à exaustão do modelo que lá existe. Isso aconteceu em todos os países. Temos, hoje, ferrovias privadas, no mundo inteiro, principalmente no Canadá e nos Estados Unidos, que funcionam lucrativamente, enquanto o restante das ferrovias públicas, no mundo inteiro, funcionam deficitariamente. Podemos fazer isso com a Rede Ferroviária Federal. Estamos estudando, com um grande número de economistas da Rede e da Bolsa de Valores, a possibilidade de viabilizar e de modernizar o seu sistema. Por exemplo, criar uma **Holding**, que eliminaria da Rede Ferroviária Federal o problema de transportes de passageiros, que ficaria inteiramente com a CBTU, e as suas dívidas. As operações de ramais deficitários seriam cobertas com o contrato-programa, que permite isso e que é uma cópia do que foi feito na Espanha e na França. A Rede Ferroviária seria uma outra empresa, uma empresa nova, operadora de transportes ferroviários, no sentido moderno da palavra, que vai atrás da carga, que se associa a empresas transpor-

tadoras rodoviárias, que se associa a investimentos ao longo da linha, que se associa a armazéns, a áreas de serviços de transbordo de carga, beneficiamento de grãos, distritos industriais, e isso é possível com uma operadora nova, podendo-se ações dessa operadora na Bolsa de Valores. Os estudos iniciais mostram a viabilidade disso. Acharmos que, dessa maneira, poderemos resolver o problema do Sul do País, que é um problema operacional, mais do que tudo. Concordamos inteiramente com o problema do mau uso dos vagões e das locomotivas. Mas, agora mesmo, instalamos esse sistema, a que me referi, inclusive, na palestra, que, hoje, a Rede Ferroviária tem, na sua sede, um acompanhamento de qualquer vagão ou locomotiva, em qualquer ponto do País, e sabe por que está parado, quantos dias está parado, se está esperando carga, ou não, melhorando tremendamente a operação da rede a partir dessas informações. Com essas mesmas informações, existe uma sala na sede da Rede Ferroviária, no Rio de Janeiro, onde o usuário tem completo acesso, pode acompanhar e reclamar. Vai permitir essa informatização da operação da rede um melhor desempenho operacional. Acharmos que esse trabalho não leva em conta as outras aspirações do Brasil: o problema do desenvolvimento regional, o problema da integração dos transportes no Brasil, o problema de baixar os custos do transporte, a fim de interiorizar o desenvolvimento, e aspirações legítimas de Regiões, como o Centro-Oeste, o Norte e o Nordeste do Brasil. Vemos que esse estudo é muito bem feito para o problema operacional. E nós não podemos, simplesmente, deixar de colocar à disposição de áreas novas uma infra-estrutura que permita o seu desenvolvimento. É nessa ótica que estamos vendo, é aí que nós estamos indo e esse é um procedimento que conta, eu creio, com o apoio, lendo aquela nota dos Governadores, com essas regiões todas, que realmente conhecem e defendem esse programa.

Quanto ao problema de recurso no Brasil, como eu me referi aqui, o País gasta somas imensas, até maior do que essa ferrovia, sem agregar mais empregos, sem aumentar a produção, sem desenvolver regionalmente. Talvez se empregasse esse dinheiro mais em obras desse tipo, que deixamos de fazer durante muito tempo, faltasse o recurso para outro tipo de coisa que pudesse reaver esses recursos. É a minha opinião.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — Caro Ministro, V. Ex^a fez jus a sua inteligência, porque desbordou, com brilho, várias das questões aqui colocadas. Mas, dizendo claramente, o que nós questionamos e aqui apresentamos mais uma vez, é o seguinte:

Veja que no trabalho do BNDES, é certo que V. Ex^a conhece muito melhor do que eu, programa de Investimento da Rede Ferroviária Federal, de 1986, a 1989, gastos de 19 bilhões 957 milhões de cruzados. Mesmo que V. Ex^a retire o montante referente a Ferrovia do Aço, já que agora foi adotado o sistema de financiamento que V. Ex^a citou, 2 bilhões e meio de cruzados, ficariam 17 bilhões de cruzados, o que corresponderia praticamente a 585 milhões de dólares.

A nossa pergunta foi — isto nas ferrovias e aqueles 56 bilhões de cruzados na parte de rodovias e assim sucessivamente — se esses recursos,

realmente, aplicados à Ferrovia Norte — Sul já estão assegurados, em face do alocamento de pecúnia para todo esse grande programa intermodal citado por V. Ex^a, do qual nós não discordamos. Este ponto foi o primeiro locado. O segundo: Acharmos que dos testemunhos mais vivos, é V. Ex^a quando Diretor do DNOS foi um dos maiores defensores daquela transposição do São Francisco para a zona seca de nosso Estado. No entanto, mudou o Governo e não mais se fala do assunto, e um seu ex-colega, que agora já mudou de Pasta disse aqui claramente que a matéria não era assunto mais que discutir. Essa é a outra dúvida que nós colocamos, ou seja, se saindo do Governo o Presidente José Sarney, quem o substituir, seja lá quem for, "duas cabeças, duas sentenças", vamos parar, não tenhamos outra Ferrovia do Aço. Foram questões centradas a que gostaria que V. Ex^a respondesse. Resposta sim ou não e nós já estaremos habilitados a fazer melhor julgamento, já que achamos que está emocional, absolutamente fora de qualquer base racional a discussão que ora se processa sobre essa Ferrovia. gostaríamos de ouvir agora V. Ex^a

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Bem, os motivos que levam o Governo a fazer a Ferrovia são esses três apontados e todos eles, econômicos e de caráter social, o Governo está absolutamente convencido, e daí a decisão do Conselho de Desenvolvimento Econômico e social, em colocar recursos para a construção dessa Ferrovia. Quanto ao problema do mandato do Presidente José Sarney.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — Aqui não estamos apreciando o ângulo político, e, sim, o prático, dando-lhe um exemplo do que V. Ex^a já sofreu.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Nesse caso, caberão às forças políticas da região, interessadas, aos Governadores, lutarem, se houver essa solução de continuidade, pela continuação da Ferrovia.

No caso da Ferrovia do Aço, esta ficou parada muitos anos, mas hoje, por exemplo, economicamente, é extrema necessária. A linha do centro está com demanda insatisfeita e a maneira mais barata de agregar a demanda é concluir a Ferrovia do Aço, contando um pouco do tipo de investimento que teria que ser feito para concluí-la, tirando a parte de eletrificação e agregando mais 20 milhões de toneladas de capacidade, naquela linha central. Então, vai ser concluída. Se é viável, é concluída.

Acho que o problema da Ferrovia Norte — Sul é esse. Se realmente é uma ferrovia viável, então as forças políticas e motivos econômicos levarão à conclusão dessa ferrovia, neste ou em outro Governo.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — Então, V. Ex^a afirma que o desvio de recurso para a Ferrovia Norte — Sul não vai, de maneira nenhuma, dar cortes naquele programa da recuperação completa do sistema de transporte interno do País, na nova concepção da integração intermodal que o próprio Ministro tanto...

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Não, não vai.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — Sr. Presidente, eu gostaria apenas que os Srs. Senadores...

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O tempo de V. Exª já está esgotado.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — ... tomassem bem atenção guardassem na sua memória, dessas afirmativas do Sr. Ministro que, justamente, se nos deixam alguma dúvida, com toda sinceridade já que conhecemos o que são as mutações administrativas nos inquietam. Destina-se esta observação a que possamos cobrar da ilustre situação desta Casa a continuidade da obra e, ao mesmo tempo, recursos adicionais para o Sistema Integrado Intermodal de Transporte que, a nosso ver, não será com tanta facilidade implantado como S. Exª pensa, em face do interesse maior do Governo para a construção dessa Ferrovia.

Era o que tínhamos a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Odacir Soares. (Pausa.)

S. Exª não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Leopoldo Peres. (Pausa.)

S. Exª não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador João Menezes.

O SR. JOÃO MENEZES (PFL — PA, Sem revisão do orador.) — Exmº Sr. Presidente, Exmº Sr. Ministro, ouvi aqui, por curiosidade, a participação do meu ilustre colega, Senador Afonso Camargo. Realmente, eu esperava que S. Exª trouxesse aqui elementos para que nós pudéssemos discutir a construção dessa Ferrovia. Mas S. Exª ficou muito preso à situação atual, à democracia. Tudo aqui é manéira democrática, vamos criar um estado democrático, tal qual como Thomas More tinha na sua Utopia.

Mas eu quero fazer aqui algumas pequenas ponderações, antes de deixar umas perguntas a V. Exª. É o seguinte: a construção da Ferrovia Norte — Sul tem proporcionado a mesma celeuma do que tem acontecido com todas as obras fundamentais de interesse do País. Assim foi a luta titânica contra a construção da Belém — Brasília que teve como um dos mais sérios opositores o então prestigioso e prestigiado Presidente Jânio Quadros, que chegou a denominá-lo como sendo estrada das onças.

Tive a felicidade, na Câmara dos Deputados, de fazer a defesa dessa rodovia, que hoje é o grande elo que faz com que a Amazônia não fique isolada do resto do Brasil.

A mesma luta foi contra o fechamento da barragem do Tucuruí, onde, no conjunto de doestos de toda origem, incluía-se também a salinização das águas, a mortandade dos peixes e a anulação dos barracos, chegando a ter o Governo do Estado do Pará, de então, a propor uma ação pública para impedir o fechamento da barragem. Nada aconteceu e, sem a barragem do Tucuruí, estaríamos envolvidos em grande crise energética. Essa luta impatriótica contra a construção do gigantesco parque hidrelétrico é continuada.

Por outro lado, quem não se lembra do ataque impiedoso que sofreu o Presidente Jucelino Kubitschek na construção de Brasília, que hoje é o pólo de nossa referência em todo mundo.

Lembro as palavras do então Deputado Octávio Mangabeira, grande Líder da UDN, que foi o maior

opositor da construção de Brasília, quando dizia: Só um colapso geral de vontade explicaria o que vai pelo Brasil; ninguém, mas ninguém mesmo acredita na viabilidade desta obra. Nós todos, com exceções individuais, simulamos acreditar no milagre. O historiador de amanhã achará nos jornais, nos Anais do Congresso Nacional e até em livros, depoimentos que dão a obra por acabada, perfeita, e o Senhor Presidente da República como o homem que transformou a Nação num coro feliz para louvar-lhe a grandeza, a sabedoria e o poder.

É contra essa vergonha que estou clamando, vejo essa obra, no momento, apenas como símbolo do regime de subversão — referindo-se a Brasília — se é que isso é regime, em que vivemos. Quero viver para ver o Congresso funcionar, neste imenso deserto goiano. Só vindo eu acredito".

Felizmente o Congresso está funcionando e, infelizmente o grande líder Octávio Mangabeira não está presente.

Sr. Ministro, assim foram todas as vezes que os Presidentes decidiram interiorizar o desenvolvimento brasileiro, como vimos na construção de Brasília, com a Rodovia Belém-Brasília, com a Ferrovia de Carajás, com o nosso gigantesco parque hidrelétrico, e assim será com a construção da Ferrovia Norte-Sul.

E agora, antes de fazer a pergunta a V. Exª, quero deixar bem claro aqui que a oposição que se fez, que o Senador Afonso Camargo fez, contra a construção da Ferrovia Norte-Sul, variou como V. Exª demonstrou claramente, variou conforme os dias da semana ou conforme a mudança da lua.

E, agora, chegou-se até ao cúmulo de querer que se faça primeiro o desenvolvimento para depois fazer a estrada. Isso é o cúmulo, Sr. Ministro. Nós precisamos fazer a estrada para desenvolver quase mais de mil quilômetros quadrados que estão completamente abandonados e sem um recurso qualquer.

E é por esta razão que já estou sentindo que, na construção dessa estrada, está-se fazendo quase como nos Estados Unidos, uma luta entre o Norte e o Sul. Por que isso? Por que razão todas às vezes que se quer beneficiar a nossa Região Amazônica, o Norte e o Nordeste, empecilhos aparecem de toda ordem?

E para confirmar esse assunto a que me proponho, eu faço a V. Exª, que espero possa me responder, as seguintes perguntas:

O Ministério dos Transportes vem descuidando da manutenção dos portos, das linhas férreas e das rodovias, do sul? Esta foi a minha primeira pergunta.

A segunda: Qual o volume de investimentos feitos pelos Governos no Sul e no Sudeste?

A terceira: É menor esse volume de investimento do que os realizados, até agora, no Norte e no Centro-Oeste?

E, para finalizar, ainda quero que fique bem claro: As eclusas de Tucuruí vão recomençar os seus trabalhos de construção para tornar navegável o rio Tocantins?

São essas as quatro perguntas que gostaria que V. Exª esclarecesse ao Senado da República.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Muito obrigado. O Ministério dos Transportes continua a investir mais no Sul e no

Sudeste. Realmente, é onde temos a maior parte da infra-estrutura rodoviária, ferroviária e portuária e, portanto, é justo que lá sejam investidas mais recursos. Na repartição dos investimentos, entre 86 a 91, nós vemos aqui, que cerca de 42% dos investimentos é no Sudeste, 11% no Norte, 19% no Nordeste, 18% no Sul e 10% no Centro-Oeste. E os programas de reconstrução de estradas e de reaparelhamento de portos são aqueles que atendem às necessidades do País, que melhor servem para o escoamento da safra e para a circulação de riquezas. Neste momento, a maior parte dos investimentos do Ministério é nessa região. As obras portuárias que estão sendo construídas, são no Porto de Santos e no Porto de Paranaguá, com maior ênfase, e grande parte das estradas brasileiras também lá. Esse programa da Ferrovia Norte-Sul não muda esse tipo de investimento; apenas dá uma participação melhor da Região Centro-Oeste e Norte do Brasil.

O SR. JOÃO MENEZES — Muito grato a V. Exª. E quanto a Tucuruí?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Quanto a Tucuruí, com a exposição de motivos aprovada pelo Presidente José Sarney, do Conselho de Desenvolvimento Econômico, foram reservados 800 milhões de cruzados este ano para o reinício das eclusas de Tucuruí. Pretendemos concluí-la dentro de dois anos, o que será a construção da Hidrovia do Tocantins, que poderá funcionar em toda a sua extensão. Pelo menos até Imperatriz, atendendo, principalmente, com a conexão de Imperatriz e de Marabá, com a Ferrovia de Carajás e com os portos de Belém e de Vila do Conde.

O SR. JOÃO MENEZES — O esclarecimento de V. Exª me satisfaz. Tenho a impressão de que é uma grande satisfação para todos que habitam a Amazônia e o Nordeste, porque, realmente, esse é nosso grande sonho, e por ele lutamos muito tempo. Tivemos, aqui, um grande defensor, que foi o ex-Senador Gabriel Hermes, que lutou muito, também, pela feitura das eclusas de Tucuruí. Passamos esse tempo todo e o Ministro Afonso Camargo esteve, esse tempo todo, no Ministério e deixou isso também de banda, não fez nada com a eclusa de Tucuruí, e falava em defesa de hidrovias. Agora, V. Exª acaba de nos afirmar que vai recomençar os trabalhos das eclusas de Tucuruí e com isso, vamos ter o rio Tocantins navegável, o que será um grande melhoramento para a Amazônia. Além do mais, a construção dessa estrada Norte-Sul fará uma ligação com a estrada de Carajás e, com isso, teremos um porto livre, não só para trazer os produtos e subprodutos do Estado do Pará embarcarem para o Estado do Maranhão, como, com as eclusas, poderemos tomar Belém do Pará um grande porto de embarque.

Muito grato pelo esclarecimento de V. Exª e o que se verifica é que há uma luta para ver quem quer mais recursos do Ministério dos Transportes.

Mas, reafirmo a V. Exª, que nós do Norte estaremos também alertas para defender tudo que diga respeito ao progresso da nossa região.

Muito obrigado a V. Exª.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Mauro Borges.

S. Ex.^a não está presente. (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Itamar Franco.

O SR. ITAMAR FRANCO — (PL. — MG. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Sr. Ministro e Srs. Senadores:

Sr. Ministro, não pretendia interpelar V. Ex.^a, porquanto afastado do Senado, por trinta dias, por motivo de doença, mas algumas observações de V. Ex.^a me trazem, neste momento, à tribuna.

Primeiro, muitas das coisas que nós da Oposição, ainda no PMDB, comentávamos, acerca do transporte no Brasil, V. Ex.^a hoje trouxe uma realidade terrível ao Senado da República e ao País, quando demonstra como assumiu o Ministério, dizendo que nunca um Ministro teve que enfrentar uma realidade igual. V. Ex.^a foi mais longe:

"Grave também era a desorganização da construção rodoviária; os custos portuários superavam os de qualquer parte do mundo" V. Ex.^a seguida dizendo: ... "as hidrovias não existiam, não havia planos e nem estímulo. Na Rede Ferroviária Federal encontramos 400 locomotivas paralisadas".

Ao que parece, Sr. Ministro, V. Ex.^a começa, então, do marco zero, no Ministério dos Transportes, devemos supor nós, face as assertivas de V. Ex.^a

A primeira pergunta que faço a V. Ex.^a, para ser bem objetivo, e face ao Regimento, que é um Regimento draconiano, não permite, realmente, um debate mais democrático entre a autoridade, entre o Ministro e os Senadores, e não fazendo também alusão a V. Ex.^a, não é um Senador qualquer, é um Senador da República, não é um Ministro de Estado e nem ex-Ministro, queria perguntar a V. Ex.^a o seguinte: irregularidades foram constatadas, tanto foram que a concorrência foi anulada por ordem expressa, não de V. Ex.^a, mas, ao que parece, de Sua Excelência o Senhor Presidente da República.

Pergunto a V. Ex.^a pode o Ministro de Estado dos Transportes, baixar um novo edital de concorrência, antes que essas irregularidades sejam apuradas? Por quê? Porque se houve irregularidades é preciso primeiro detectar se elas se processaram no âmbito do Ministério de V. Ex.^a ou se se processaram através do conluio de empreiteiros. Portanto, sem que haja o resultado definitivo de uma Comissão de Inquérito, ou da Comissão da Polícia Federal, ou até por uma ordem interna administrativa de V. Ex.^a, não seria lógico — entendemos nós assim, salvo melhor interpretação — que se pudesse baixar um novo edital, neste instante, sem que as irregularidades fossem realmente apuradas. Senão, não haveria necessidade de anular a concorrência. Se houve anulação, se há irregularidades, o edital terá que esperar a definição de como ela se processou.

Esta é a primeira pergunta que encaminho a V. Ex.^a Eu preferia que V. Ex.^a fosse respondendo dentro da cadência das perguntas; mas se prefere respondê-las na sua totalidade, cabe a mim respeitar V. Ex.^a

Segunda pergunta: o projeto virá para o Congresso Nacional? O Conselho de Desenvolvimento Econômico aprovou? É verdade que S. Ex.^a

o Sr. Ministro Dilson Funaro, ainda no exercício do cargo, aprovou a verba sem que o Conselho de Desenvolvimento Econômico aprovasse? Esta ferrovia será também uma ferrovia de passageiros ou de carga? Isso porque aconteceu, e tem acontecido particularmente em Minas Gerais, na chamada Linha-Centro, antiga Central do Brasil, onde de repente o transporte de passageiros, sobre o qual tanto se fala hoje, em beneficiar as ferrovias brasileiras com o transporte de passageiros, esse transporte foi totalmente eliminado na antiga Central do Brasil, hoje chamada Linha-Centro que, na época, poderia ter sido utilizada ao invés da construção da Ferrovia do Aço.

Outra pergunta a V. Ex.^a, sempre com o maior respeito: Quanto estamos pagando à subsidiária da **Canadian National**, em cruzados ou em dólares?

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Senador Itamar Franco, peço licença a V. Ex.^a para, nos termos do art. 203, letra "a", do Regimento Interno, propor a prorrogação da presente sessão pelo prazo de uma hora. (Pausa.)

Não havendo objeção do Plenário, está prorrogada a sessão pelo prazo mencionado.

Continua V. Ex.^a com a palavra.

O SR. ITAMAR FRANCO — Sr. Ministro, V. Ex.^a defendeu com muita ênfase, para surpresa nossa, a privatização das ferrovias. Aí chego eu num ponto fundamental, em face de um dado fornecido por V. Ex.^a que não corresponde, sempre com respeito, à realidade dos números.

V. Ex.^a diz o seguinte, na página 10:

"A conclusão da Ferrovia do Aço, com a participação do setor privado em 60% dos custos, antecipando fretes que serão descontados no futuro, e somente após a ultrapassagem dos atuais patamares de carga."

Isso é verdade, Sr. Ministro. Esses números não correspondem à realidade do contrato assinado em 9-2-87, entre a Rede Ferroviária Federal S/A e as Minerações Brasileiras Reunidas. Nesse contrato lesivo à Nação, lesivo aos interesses, não do meu Estado Sr. Ministro, mas ao interesse nacional, quando V. Ex.^a diz que 60% dos custos, V. Ex.^a poderia argumentar aritmeticamente que apenas seria 60% daquilo que está para terminar, ou seja, 150 milhões de dólares, nem isso corresponde à cifra verdadeira.

E nós lembramos, Srs. Senadores — e aqui ninguém está contestando a Norte — Sul — quando nós éramos do Movimento Democrático Brasileiro e do PMDB — e aqui hoje estão homens que já foram de um Partido e que já foram outro. Mas, quando o Presidente Geisel prometeu a Ferrovia do Aço em 1.000 dias, V. Ex.^a agora, numa coincidência quase interessante, propõe essa ferrovia, se não me engano, para 1.032 dias. Quando o Presidente Geisel, talvez na sua boa-fé, talvez iludido pelos seus técnicos, tenha orçado aquela Ferrovia em números exageradamente baixos, em 1.000 dias que não foram concluídos até hoje, essa dúvida deixaremos sempre nos nossos espíritos.

Continuo, Sr. Ministro, para dizer que os números que V. Ex.^a forneceu ao Senado da República e ao País não correspondem à realidade do contrato assinado, salvo melhor interpretação de V. Ex.^a O Brasil já pagou, por essa Ferrovia do Aço,

cerca de 2 bilhões e 500 milhões de dólares. O valor a despendar, V. Ex.^a numa resposta ao Senador Virgílio Távora, não deu a cifra, mas digo eu agora que, pelo contrato com a Rede Ferroviária Federal e assinado com a MBR a cifra é da ordem de 150 milhões de dólares. O que é grave, Sr. Ministro, é que para o transporte de 20 milhões de toneladas, que V. Ex.^a realmente confirmou, será necessária a compra de locomotivas e vagões; as locomotivas serão adquiridas pela Rede, ao preço de 2,5 milhões cada uma, e os vagões adicionais, a 50 mil dólares cada um, serão alugados pela Rede à MBR, com desconto de 15% do frete, ficando a manutenção dos mesmos a cargo da Rede.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, Srs. Ministros:

De 2 bilhões e 650 milhões de dólares, a MBR vai entrar com apenas — e quero ver a contestação do Sr. Ministro — 2%. E aí é que nos preocupa a privatização que V. Ex.^a diz: entra com 2%, e um contrato de 20 anos, ocupando 80% da capacidade da Ferrovia do Aço, sem sequer terminar o Porto de Sepetiba. Fica, portanto, mais esta indagação a V. Ex.^a

Permita-me, agora, adentrar um pouco mais ao meu Estado que, de repente ver o Governo Federal, o Governo de V. Ex.^a jogar 10 bilhões de cruzados em rombos de 2 bancos estaduais, e não ter recursos da ordem de trinta milhões, para terminar o trem metropolitano de Belo Horizonte, com mais de 70% de todos os seus equipamentos comprados. E faltam apenas 30 milhões de dólares — digo "apenas" trinta milhões, porque nós estamos falando em cifra de dois bilhões —, permita-me esta pequena ironia.

Portanto, o Governo pode jogar 10 bilhões a 12 bilhões de dólares em bancos. Aquilo que o MDB e o PMDB condenavam aqui e agora não se condena mais. Agora pode-se jogar 10, 12 bilhões para tampar os buracos dos bancos estaduais, e nós não temos recursos de 30 milhões de dólares para jogar no trem metropolitano da nossa Capital.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O tempo de V. Ex.^a está esgotado, nobre Senador.

O SR. ITAMAR FRANCO — Eu pediria a V. Ex.^a apenas um minuto, Sr. Presidente. Teria algumas perguntas, mas vou terminar, então, dizendo que na página 28, V. Ex.^a se refere "segundo um plano predefinido de aportes". Gostaria de saber que plano é esse e quais são os aportes que estão alocados, em dólares ou em cruzados? Como preferir V. Ex.^a — ao cronograma que será ajustado?

Por fim já que, infelizmente, o Regimento me obriga a obedecer ao Sr. Presidente do Senado, esperamos, Sr. Ministro, que se essa Norte-Sul for realmente construída, não venha a acontecer o que está acontecendo com a Ferrovia do Aço, em que os passageiros serão eliminados, em que o Governo vai construir e gastar muito mais de dois bilhões de dólares — nós não temos dúvidas quanto a isso e podemos afirmar, aqui, e depois vamos entregar à iniciativa privada ladeada pelas multinacionais, como é o caso da MBR em Minas Gerais, — me permita a expressão, Sr. Presidente — a preço de banana, quando o contribuinte brasileiro está a míngua e nós não podemos Sr. Minis-

tro — encerrando as minhas palavras — acreditar que o Governo que se diz defensor dos pobres possa entregar de mão beijada recursos do povo a essas empresas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Posso responder, Senador Itamar Franco?

O SR. ITAMAR FRANCO — Infelizmente, Sr. Ministro, tive que interromper porque fui chamado a atenção e tenho que respeitar os outros companheiros que querem fazer perguntas a V. Ex.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Pois não. Com todo o respeito que devo a V. Ex., quero dizer-lhe que na Ferrovia do Aço não há privatização.

O SR. ITAMAR FRANCO — V. Ex. contesta que 80% foi entregue à MBR por vinte anos? Gostaria de uma resposta objetiva.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Deixe eu tentar explicar. Na Ferrovia do Aço não há privatização. O que há é um contrato com a MBR de antecipação de fretes. Ela comprou certificados de frete que ela irá usar no futuro, e que poderá descontar esses certificados de frete, assim que ela ultrapassar o atual patamar de carga que está tendo hoje. Quer dizer, se ela não conseguir ultrapassar o atual patamar de carga que ela tem hoje com a Rede Ferroviária, ela não poderá descontar os certificados de frete e perderá o dinheiro. Ela antecipou o dinheiro para ter um serviço, mas não poderá descontar de acordo com o contrato. De forma que, não há privatização da linha e o número é esse mesmo, Senador. Neste contrato é 51%, só com a MBR; e estamos vendo se fechamos outro para atender os 60%, porque o que falta para concluir a obra são 140 milhões de dólares. Essa ferrovia vai continuar de propriedade exclusiva da Rede Ferroviária Federal. Não terá nada com a MBR, é apenas esta um cliente e, como tal antecipou o frete para permitir que aquela linha ficasse pronta, porque a Rede não teria todos esses recursos agora. Esse é o fato verdadeiro, Senador.

O SR. ITAMAR FRANCO — V. Ex. me permite?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador Itamar Franco...

O SR. ITAMAR FRANCO — O Sr. Ministro permitiu, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O Sr. Ministro está dentro do tempo reservado a sua resposta. V. Ex. já esgotou o seu.

O SR. ITAMAR FRANCO — Já esgotei mas se o Ministro me permite o debate...

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — V. Ex. vai ter as suas respostas prejudicadas porque o tempo do Ministro está se esgotando.

O SR. ITAMAR FRANCO — Prefiro tê-las, Sr. Presidente, porque a resposta do Sr. Ministro não me satisfaz.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Pois não. Estou me atendo ao Regimento.

O SR. ITAMAR FRANCO — Estou também atento ao Regimento, Sr. Presidente, e sei que o mesmo me proíbe este diálogo, mas é um diálogo democrático, amigo, respeitoso, como deve ser entre um Senador e um Ministro de Estado.

V. Ex., Sr. Ministro, não me respondeu ainda objetivamente. Primeiro: o transporte da MBR é o 32º, classificado pela própria Rede, no entanto ela teve preferência em relação às indústrias siderúrgicas, a CSN, a COSIPA, que não irão circular pela ferrovia. V. Ex. precisava responder objetivamente: de 2 bilhões e 650 milhões de dólares, sendo 2 bilhões e 500 já utilizados pelo Governo Federal e cerca de 150 ou 140 milhões de dólares para terminar a Ferrovia do Aço, quero saber de V. Ex. em números: quanto a MBR está participando para ter 80% da linha em 20 anos?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Senador, primeiro, para a assinatura de contrato de transporte, a Rede manteve e mantém gestões com todos os clientes como, por exemplo, com a USIMINAS. As documentações que temos aqui dão conta do estágio até as negociações. O grupo SIDERBRÁS não se manifestou formalmente a respeito da proposta da Rede de participação, apesar de vários ciclos de palestras, e o Presidente da Companhia Siderúrgica Nacional abdicou da participação por escassez de recursos, numa reunião na Associação Comercial do Rio de Janeiro. A Rede jamais assinou contrato com cliente que ocupe 80% de nenhum segmento de sua linha. A MBR ocupa, hoje, pouco mais de 40% da capacidade utilizada da linha do centro. Os estudos de viabilidade realizados indicam manutenção desses percentuais, não vai subir para 80. Com relação ao custo da Ferrovia do Aço, a Nação já pagou 2,4 bilhões, e a mesma não está produzindo nada. O que se trata é de fato de mais 136 milhões, 6% do valor global, para torná-la produtiva. E é isso que a MBR está participando, está fazendo um contrato comercial.

O SR. ITAMAR FRANCO — 2%, Ex., de 2 bilhões e 650 milhões?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Mas não envolve a propriedade da linha, Senador.

O SR. ITAMAR FRANCO — Meu Deus do Céu! Sr. Ministro, 2 bilhões! V. Ex. tem que estar atento, não pode fugir a este questionamento, por favor.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Não estou fugindo!

O SR. ITAMAR FRANCO — 2% de 2 bilhões e 650 milhões se entrega...

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Mas ela não está se tornando proprietária, Senador, ela fez contrato comercial de frete.

O SR. ITAMAR FRANCO — Ela está utilizando e tem direito de utilizar, V. Ex. verá pelo contrato. Tenho o contrato, Ex.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Tenho também, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Sr. Ministro, V. Ex. dispõe de apenas 5 minutos para concluir as respostas ao Senador Itamar Franco.

O SR. ITAMAR FRANCO — Quero deixar claro, Ex. — com respeito — que V. Ex. não me deu os números que eu precisava. Continuo afirmando, até que V. Ex. me prove diferentemente.

A MBR com 50 ou 80% dar 2%, e ter o direito de utilizar de acordo com V. Ex. — de acordo comigo 80%...

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Senador, deixe-me tentar concluir para dar a V. Ex. uma melhor compreensão.

O SR. ITAMAR FRANCO — Com todo o prazer!

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — A MBR não teve nenhuma preferência. Assinar contrato de longo prazo com os seus clientes, não é só de todo conveniente em um negócio de porte de ferrovia, como também para o comércio de minério de ferro. Assim, a MBR aceitou assinar um contrato de 15 anos conveniente para ambos os lados. Outros clientes, mesmo já tendo selecionado em diversas ocasiões, não se mostraram interessados em assinar contratos desse porte.

A MBR é o primeiro cliente da Rede. O critério de rentabilidade não pode ser tomado de forma isolada, para classificar a excelência dos clientes. No mínimo ele deve ser associado à quantidade transportada, e nesse caso a MBR passa a ser o primeiro cliente da lista de hierarquização. Isto posto, a posição da Rede a respeito do serviço prestado à MBR é que este é o que proporciona lucro total, pagamentos adiantados, nível de eficiência bastante superior aos demais clientes, oferecendo à Rede a possibilidade de se programar para atendê-la, dada a sua capacidade de previabilidade e de exportação.

Volto a afirmar a V. Ex. que a MBR não ficou proprietária da linha; ela não fez o negócio de 2%, ela apenas adiantou fretes, Senador, para descontinuar no futuro — apenas isso!

O SR. ITAMAR FRANCO — Ministro, V. Ex. continua não respondendo. E eu já disse, é o 32º em restabilidade.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) Senador Itamar Franco V. Ex. está prejudicando as respostas do Sr. Ministro às indagações de V. Ex. E o Ministro tem apenas 3 minutos para concluir a sua intervenção.

O SR. ITAMAR FRANCO — Apenas quero dizer a V. Ex. que não tive a resposta satisfatória. Continuo afirmando que são 2%. Aguardarei as outras respostas do Sr. Ministro.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Sr. Senador, os contratos estão aqui, posso deixá-los à sua disposição para que V. Ex. faça uma análise. As respostas da Rede Ferroviária Federal às indagações feitas inclusive pelo Senador Jamil Haddad, do PSB do Rio de Janeiro, mostram claramente que esse não é um projeto de privatização, mas de antecipação de frete para permitir a conclusão de uma obra que irá aumentar a capacidade em favor de um cliente. Esse cliente, então, está em verdadeiro contrato de risco para ele próprio, fazendo com que se possa terminar uma obra como essa. Procuramos a usina de Volta Redonda, a Siderbrás, diversas empresas da região para fazerem um contrato igual com

a Rede Ferroviária Federal. Estão em negociação alguns e outros disseram que não querem fazer não se interessam, porque não têm dinheiro neste momento. A fonte de recursos para terminar essa obra de 136 milhões de dólares é a seguinte: usuário — 70 milhões; BNDES — 30; Tesouro — 20; Rede Ferroviária Federal — 8,8; e financiamento externo 7,8.

Esta é a verdade dos fatos. Não sei como posso convencê-lo do contrário, mas tenho todos os elementos para um exame demorado de V. Ex^a.

O SR. ITAMAR FRANCO — Sr. Ministro, infelizmente, não temos tempo e não vamos chegar a um acordo neste aspecto. Não posso entender que 2% sejam dados — é rentabilidade mais influência, aí concordo.

Gostaria que V. Ex^a me respondesse quanto se está pagando à subsidiária da **Canadian national**? O problema do trem metropolitano de Belo Horizonte? E qual o plano de apólice?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Quanto ao trem metropolitano de Belo Horizonte, já fizemos a carta-consulta ao BNDES para financiamento no valor de 226 milhões de dólares e não 30 milhões de dólares. Foi esse o nosso pedido ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Isso o que está faltando lá.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Esgotou-se o tempo de V. Ex^a Senador Itamar Franco.

O SR. ITAMAR FRANCO — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Alexandre Costa.

O SR. ALEXANDRE COSTA (PFL — MA. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Exm^o Sr. Ministro dos Transportes, quando um Parlamentar ilustre como o Senador Itamar Franco, homem do maior gabarito moral e intelectual, desvia o assunto para o qual o Sr. Ministro dos Transportes foi convocado, nesta Casa, para a Ferrovia do Aço, é uma demonstração inequívoca de que lhe faltam os argumentos para demonstrar que a Ferrovia Norte-Sul não é viável.

Pois bem, Srs. Senadores, fiz aqui uma longa vida. Durante todos esses anos, acostumei-me a ouvir e a ler na imprensa nacional os grandes combates às grandes obras brasileiras, desde a Siderúrgica Nacional, a Indústria Automobilística, a construção de Brasília, a Belém-Brasília, a Itaipu, que tive a honra de defender desta tribuna, a Tucuruí, a Estrada de Ferro Carajás, a Ferrovia do Aço, a Ponte Rio-Niterói. Obras quase que na totalidade realizadas e que são o sustentáculo que levaram o Brasil a ser a 8^a economia do mundo. Tenho o maior respeito pelos que combatem, como tenho grande respeito pelos que defendem, mas não posso aceitar, Sr. Presidente, não posso aceitar, Sr. Ministro, que se queira negar a uma grande área do Brasil um empreendimento sério, um empreendimento correto, um empreendimento que ligará o Norte ao Sul; como disse o próprio Ministro, o Norte, o Nordeste a abraçar o Sul, todos immanados no desenvolvimento para acabar com a desigualdade intra-regional. Dificuldade que eu, também, estou cansado de ouvir durante todos esses anos que aqui estou, através

da palavra dos mais eminentes parlamentares com assento nesta Casa.

Quero me limitar, não às leis, já muitas exploradas pelos meus antecessores, nem à viabilidade mais que provada. E, se não provada a viabilidade é de pouca confiabilidade, nesta Nação, porque se o Brasil fosse atrás dos estudos de viabilidade das grandes obras que lhe são apresentadas, os economistas do Brasil seriam, hoje, não os economistas, mas os donos do Brasil.

Limito-me à parte mais séria, àquela que por falta de argumentos, argumentos inconsistentes, porque não tenho conhecimento de um só técnico, de uma só entidade que haja se manifestado contrário a esta iniciativa. Se não houve é porque é viável, é necessária e deve ser construída imediatamente, para que o Brasil possa, amanhã, ser a grande Nação que todos nós desejamos.

Então eu perguntaria, Sr. Ministro, se os que combatem a Ferrovia Norte-Sul sem o querer ou propositadamente, não querem o Brasil para a atual geração de brasileiros? Não querem o desenvolvimento de nossas fronteiras agrícolas e a captação de seus recursos em benefício do desenvolvimento econômico-social? Falta coragem, autoridades como V. Ex^a, para dizer isto com todas as letras, ou isto compete a nós políticos da Oposição e do Governo? O que o Sr. espera das Lideranças do País em relação ao projeto tão importante para a construção do futuro?

Sabe, V. Ex^a que o Centro-Oeste precisa não de uma, mas de várias ferrovias para assegurar a sua participação no desenvolvimento brasileiro. Para esta região migram famílias de todos os Estados em busca de novas áreas de plantio, ao mesmo tempo em que se multiplicam projetos agropecuários e agroindustriais, com excelentes resultados. A televisão e as grandes revistas mostram esta realidade a todo momento. Queremos e até exigimos mais ação do Governo Federal em infraestrutura de transportes. Temos horizontes, Sr. Ministro, e a garantia de que sairá a Norte-Sul e teremos outras vias de escoamento da produção.

A opinião pública está, evidentemente, preocupada com este projeto, principalmente com a anulação da concorrência para a sua realização. Este episódio tem precedentes na área de transportes. Pergunto a V. Ex^a "Foi um acidente, prejudicará a construção da Ferrovia? Até que ponto isso envolve a Administração Federal? A denominação Ferrovia Norte-Sul e podia ser Sul-Norte — talvez agradasse a muitos — de que forma o Sul do País participará efetivamente dessa integração com a região Centro-Oeste e através de que outros sistemas de transportes já existentes?

A quarta pergunta, Sr. Ministro, desejaria que V. Ex^a esclarecesse, em linguagem clara, como se procedeu a concorrência que muitos desavisados procuraram transformar em escândalo por falta de argumentos para combater a Ferrovia? E mais, Sr. Ministro, houve previamente fixação do preço teto ou preço básico, por parte do Ministério dos Transportes? Houve variação para mais e para menos, para opção dos concorrentes? Se houve tal variação, os vencedores optaram pelo preço mínimo ou pelo preço máximo? Se optaram pelo preço mínimo, e se na defesa de seus legítimos interesses escolheram seus lotes, de acordo com suas necessidades, que prejuízos para a Nação poderiam ser alegados diante de tais fatos?

Finalmente, os jornais de ontem noticiaram fortemente, inclusive em matéria de primeira página, o discurso pronunciado na Câmara dos Deputados, no último dia 15, pelo Deputado Manoel Moreira, do PMDB de São Paulo, chamando a atenção dos desprevenidos, para que não sirvam aos interesses estrangeiros no tocante à Ferrovia Norte-Sul. Trata-se de um lobby organizado, através de uma campanha insidiosa, que, na posição contrária à construção da ferrovia, terminou por criar um escândalo inexistente, e disso ninguém de boa fé duvida.

Como o tempo que me é destinado não me permite aprofundar na apreciação isenta dessas questões, pergunto a V. Ex^a, Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares: quando V. Ex^a dirigiu o DNOS, sofreu ou não pressões para abrir o mercado brasileiro a firmas de consultoria e de construção estrangeiras? Se aceitasse as propostas impatrióticas teria ou não vultuosos recursos para financiar as obras desejadas? Que posição V. Ex^a tomou nessa ocasião?

Pergunto a V. Ex^a, Sr. Presidente, se ainda dispoñho de alguns minutos?

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Não. O tempo de V. Ex^a está esgotado.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Então obedecerei à Mesa e aguardarei as respostas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Senador Alexandre Costa, a concorrência...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Se V. Ex^a desejar, eu lhe passarei as perguntas. Talvez facilitasse.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — A concorrência cumpriu integralmente o Decreto nº 2.300/86. E aqui tenho algumas informações de uma sequência de fatos que aconteceram. A pré-qualificação foi realizada em março de 1987; a primeira chamada nos jornais foi no início de fevereiro, dia 3 de fevereiro. A pré-qualificação foi realizada em março de 87, via publicação de edital de pré-qualificação no **Diário Oficial** e em órgãos da imprensa. Segundo esse procedimento, 21 firmas apresentaram documentação de pré-qualificação, foram pré-qualificadas, estabelecendo-se uma nota de pré-qualificação, levando-se em conta a capacidade empresarial, técnica e financeira. As firmas foram chamadas para apresentar propostas para 18 lotes em licitação, através de cartas, nos termos do Decreto nº 2.300, de 1986. A concorrência previa limite superior e inferior de preços, a fim de evitar-se preços exagerados ou preços aviltados, na base do Decreto nº 2.300. As composições de preços foram as anteriormente utilizadas em projetos similares. A fim de se obter o menor preço possível para todas as firmas pré-qualificadas, todas as firmas pré-qualificadas foram convidadas para todos os lotes. Como esse processo poderia levar a empates nos preços, a VALEC estabeleceu como critério de decisão as notas técnicas estabelecidas na pré-qualificação. Admitindo a inerente imprecisão das notas, consideraram-se iguais aquelas com diferença inferior a 10 pontos, tomando-se o sorteio um fator determinante da seleção da firma. Objetivando aproveitar todos os recursos técnicos disponíveis, não se permitiu que a firma ganhasse mais de um

lote em caso de empate. Adotados os critérios, as notas técnicas foram entregues individualmente a cada firma, não tendo havido nenhuma contestação. Por solicitação de firmas, e visando a manter a lisura da concorrência perante todos os concorrentes, as notas técnicas foram entregues a todas as firmas, 4 dias antes do recebimento das propostas comerciais. No dia 5 de maio de 1987 as propostas comerciais foram recebidas, no dia 8 de maio de 1987 as propostas comerciais foram abertas em sessão pública, segundo os termos do Decreto nº 2.300.

Esse problema da tentativa de empresas multinacionais de consultoria de engenharia no Brasil é antigo, é uma luta do Clube de Engenharia, e eu mesmo tive ocasião de, em palestra no Clube de Engenharia, me posicionar inteiramente contra a entrada de firmas estrangeiras no Brasil, mas uma realidade que existe é que nos contratos do Banco Mundial geralmente vem esta exigência: acima de determinado valor, tem que se abrir a concorrência para bases internacionais, tanto de consultoria como de construção. Este é um fato que existe e é do conhecimento de todos, e as pressões realmente existem. Na ocasião, não concordei, como não concordarei em nenhum momento com esse procedimento.

Na concorrência foi colocado um preço-teto, que foi o preço obtido em Carajás; não foi o preço básico da concorrência. O preço básico foi obtido no projeto. Foi colocado um preço-teto, que foi o de Carajás, e, colocado um preço mínimo, para evitar o aviltamento; e as empresas todas colocaram esse preço mínimo, que era abaixo do teto obtido em Carajás e abaixo do preço básico do projeto técnico de engenharia.

Os prejuízos desse procedimento, do indício de um acordo de preços, é que, à medida em que foi denunciado, não podíamos aceitá-lo. Quando nos convencemos de que havia indícios de um possível acordo de preços, optamos, então, imediatamente pela anulação da concorrência.

A denominação Norte-Sul, realmente, tem três funções. É a função de integração do País, como vemos pelo mapa, é facilmente compreensível, e une os sistemas ferroviários do Nordeste e o Sistema Aquaviário do Norte com o Sistema Ferroviário do Sul do País. Ela tem a função de desenvolvimento desta área enorme que está aqui destacada no mapa, e também tem a função de aumentar as nossas exportações, através de cargas combinadas nos portos que exportam minério de ferro.

Esse episódio de acordo, em concorrências públicas, realmente tem diversos precedentes. Podemos citar apenas um, ocorrido na própria Ferrovia de Carajás. Na época não houve um alarde muito grande, mas a concorrência foi anulada, do mesmo jeito como foi da Ferrovia Norte-Sul, e depois foi feita outra licitação e a Ferrovia foi feita dentro de um prazo. Este prazo de mil dias é razoável para se fazer uma rodovia dessas, não é um prazo político. Basta verificar que são 1.600 km. Se colocarmos 1.000 dias, terão que ser construídos 1.600 m por dia. No caso da concorrência anterior, eram 18 lotes de firmas empreiteiras. De modo que é perfeitamente factível. A Ferrovia do Aço não serve como exemplo para a Ferrovia Norte-Sul. O exemplo para a Ferrovia Norte-Sul é a Ferrovia de Carajás, feita pelo mesmo pessoal,

é na mesma região, e ficou pronta dentro do prazo previsto, a um custo até menor do que o orçado para a obra.

Nobre Senador Alexandre Costa, eram estas as respostas que eu podia colocar.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Eminentíssimo Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares, agrado a V. Exª pela brilhante exposição e pelas respostas, que me convenceram, e peço ao Presidente para, em um minuto, fazer uma última pergunta.

O Senador Affonso Camargo disse aqui que não era contra a ferrovia, que nunca duvidou da seriedade — e tenho aqui o discurso de S. Exª em minhas mãos.

Então, pergunto a V. Exª se consultou o Congresso, como deseja o Senador Affonso Camargo, quando construiu a via dupla Curitiba-Ponta Grossa e a estrada Marmeleiro-Barracão, no Estado do Paraná. Por exemplo, como Parlamentar, não fui consultado. Naturalmente deveria estar ausente da Casa, mas gostaria de saber se V. Exª consultou ou se apenas entregou ao Estado do Paraná, que, na época não era governado pelo eminente Senador José Richa, e sim, pelo seu substituto, e V. Exª delegou essa obra, no ano eleitoral, ao Estado do Paraná.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Não tenho nenhum problema pessoal com o Senador Affonso Camargo. Muito pelo contrário. E mesmo depois que S. Exª saiu do Ministério, tivemos muitos contatos. Inclusive essa obra a que o Senador se referiu, Ponta Grossa-Curitiba, foi delegada ao Estado por pedido do Senador Affonso Camargo, na época.

Essas obras, realmente, não foram solicitadas para serem debatidas no Congresso Nacional.

O Senador Affonso Camargo está afirmando que elas fazem parte do Plano Nacional de Viação, inclusive a sua duplicação.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas V. Exª construiu a pedida dele. Quando poderia ter sido feita uma concorrência pública pelo DNER, para construí-la, foi delegada ao Governo do Estado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador Alexandre Costa, o tempo de V. Exª já se esgotou.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Lourenberg Nunes Rocha.

O SR. LOUREMBERG NUNES ROCHA (PMDB — MT. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Sr. Ministro e Srs. Senadores, de início trago apenas uma informação.

Há uma disputa, pelos jornais, de autoridades que dizem que conheciam que a concorrência estava viciada, com anterioridade. O Dr. Paulo Vivacqua declarou aos jornais que não sabia de nada.

No início deste mês, no dia 6 precisamente, o Dr. Paulo Vivacqua teve uma reunião, na Câmara dos Deputados, com os Parlamentares do Centro-Oeste. Nesse dia, o Deputado José Freire, de Goiás, disse textualmente ao Dr. Paulo Vivacqua, da VALEC, aqui presente neste recinto hoje, que tinha informações seguras e firmes de que a concorrência estava viciada e os lotes distribuídos.

O Presidente da VALEC, em vez de investigar, preferiu indignar-se, de tal forma, com a possibilidade de uma desonestidade que estremeceu a todos os Parlamentares que ali estavam, porque, se tivesse feito qualquer diligência, teria visto que realmente a concorrência estava viciada, como se provou posteriormente.

Então, trago esta informação, que é uma informação de fato, ocorrida entre os Parlamentares do Centro-Oeste, no dia 6 de maio, lá na Sala dos Municípios e Regiões.

Sr. Ministro, o que me traz aqui principalmente não é o problema da Norte-Sul, é muito mais o problema da Leste-Oeste.

No início deste mês, antes do dia 6, fiz uma intervenção na tribuna da Constituinte e pedia explicações a V. Exª sobre essa controversa Norte-Sul. E recebi de V. Exª um telegrama no seguinte teor:

"Transcrevo abaixo, para conhecimento de V. Exª, inteiro teor telex transmitido nesta data ao Exmº Sr. Governador do Estado de Mato Grosso, Carlos Gomes Bezerra:"

"Tendo em vista notícias recentes veiculadas pela imprensa, as quais objetivam reafirmar a prioridade dada pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, quando assinou o decreto de concessão da Ferrovia Norte-Sul e Leste-Oeste, a VALEC Engenharia e Construção Ltda..."

Está, aqui, textualmente, o telex. Continua em outro parágrafo:

"Quanto ao segmento Leste-Oeste, informo que as obras do primeiro trecho..."

— Evidentemente entendi da Leste-Oeste —

"...terão início no dia 1º de junho próximo, e os projetos de engenharia pertinentes a segmentos da obra, estarão concluídos até o final do corrente ano."

Neste texto de V. Exª há três ou quatro referências, apenas, ao Centro-Oeste, para falar das suas potencialidades. Respondendo, hoje mesmo, ao Senador Mário Maia, V. Exª disse que ao Centro-Oeste a Leste-Oeste é prioritária. Ouvi, pelo alto-falante, V. Exª afirmando que é prioritária, ainda que não haja estudos, ainda que não haja nenhum tipo de recurso.

Então, gostaria de saber, efetivamente de V. Exª o que realmente existe com relação à Ferrovia Leste-Oeste.

Também deixo outra pergunta: há cerca de 6 ou 7 anos, os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e o oeste de São Paulo se empenharam num trabalho para a construção da ponte rododotroviária sobre o rio Paraná, que seria a ligação da Araraquarense até Cuiabá, por Santa Fé do Sul. Inclusive, parece-me, à época o Estado de São Paulo se dispôs a pagar a metade, 50% dos custos dessa obra. Evidentemente, pelo seu longo prazo, deve haver estudos do Ministério, deve haver alguma explicação por que se abandonou, se é que se abandonou, essa Ferrovia ou esse trecho. O que existe, objetivamente, com relação ao trecho Santa Fé do Sul — Cuiabá pelo rio Paraná?

Ainda mais, já que a prioridade admitida não envolve nenhum estudo, se esse trecho que está

referido no mapa, com aquele traçado — parece-me o traçado de Cuiabá—Vilhena, completamente inviável, porque desloca Cáceres, à esquerda e não teria nenhuma via de acesso até Vilhena —, se esse trecho é apenas uma especulação dos técnicos do Ministério, se há alguma coisa já definida? Por que não há estudos? Efetivamente, o que existe com relação à Ferrovia Leste-Oeste, porque, nesse texto, praticamente só existem referências muito vagas à nossa Região Centro-Oeste?

Durante o discurso do Sr. Lourenberg Nunes Rocha, o Sr. Humberto Lucena deixa a cadeira da Presidência, que é ocupada pelo Sr. Dirceu Carneiro.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Com a palavra o Sr. Ministro, para as respostas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Sr. Senador, esse texto é sobre a Ferrovia Norte-Sul. Não é um documento sobre a Leste-Oeste. Com relação à Leste-Oeste, o documento mais importante é o Decreto nº 94.176, de 2 de abril de 1987, em que o Presidente José Sarney outorgou à VALEC a construção e a operação da Norte-Sul e da Leste-Oeste, portanto, dando uma prioridade às duas ferrovias na integração desse espaço todo do Centro-Oeste e do Norte do País. Estamos fazendo os projetos da Leste-Oeste. É nossa intenção iniciar este ano, pelo menos, um trecho da Leste-Oeste que liga Anápolis a Luziânia, que achamos muito importante, e vamos estudar esta região, vamos fazer um estudo de viabilidade, pelo menos, do trecho até Cuiabá.

Da ocorrência que V. Ex.^a citou envolvendo o Dr. Paulo Vivacqua, numa reunião com parlamentares do Centro-Oeste, não tinha conhecimento, mas procurei saber do Dr. Paulo Vivacqua, e ele me disse que, na hora, pedira que a acusação fosse comprovada, porque, se fosse, faria a mesma coisa que fez na Ferrovia de Carajás, anularia imediatamente, e esse dado, infelizmente ele não recebeu.

O SR. LOUREMBERG NUNES ROCHA — No caso é uma informação de um Parlamentar da maior seriedade. Estando o Dr. Paulo Vivacqua na condição de condutor de uma obra tão séria, tão importante, tenho a impressão de que ele deveria tomar providências imediatas para averiguar a veracidade, porque o Parlamentar, às vezes, não pode, não tem meios, como os jornalistas, às vezes, de colher esses elementos.

Entendo que houve desídia da parte do Dr. Paulo Vivacqua, que poderia ter agenciado formas de apurar o fato.

Ainda com relação à Leste-Oeste, desses estudos preliminares, existe algum tipo de definição com relação ao trajeto Anápolis-Cuiabá? Seria via Barra do Garças ou seria pelo Sul de Mato Grosso, por Rondonópolis?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Este estudo vai ser feito ainda no traçado, mas posso informar a V. Ex.^a que grande número de parlamentares do Centro-Oeste defendem esse traçado que está lançado no mapa. E esse traçado é o mesmo do Plano Nacional de Viação de 1934, assim como o da Norte-Sul não mudou o traçado, e o da Leste-Oeste é o mesmo. Acrescenta também que o Dr. Paulo Vi-

vacqua tentou apurar, não conseguiu elementos de comprovação sobre possível fraude e, por isso, não parou a licitação. Não podia parar uma licitação por uma simples suspeita. Quando ficou comprovada, a concorrência foi anulada. Creio que ele tomou as medidas que tinha que tomar.

O SR. LOUREMBERG NUNES ROCHA — Muito obrigado a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Com a palavra o nobre Senador Mansueto de Lavoura.

O SR. MANSUETO DE LAVOR (PMDB — PE. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores,

Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares: Inicialmente congratulo-me com V. Ex.^a, Sr. Ministro, pela maneira como participa deste debate, procurando trazer informações que nos são muito importantes. Ao lado disto, Srs. Senadores, é necessário, rapidamente, fazer uma leitura das chamadas grandes obras públicas que, nestes últimos anos, têm sido realizadas no País.

Sem querer cometer injustiça, a maioria dessas grandes obras se caracteriza pela falta de discussão entre os interessados, entre a população interessada; pelos desperdícios dos recursos públicos aplicados; pela irracionalidade na sua utilização; pelos prejuízos enormes causados ao patrimônio do povo; pelos lucros fabulosos destinados a grupos geralmente ligados ao Palácio do Planalto, lucros dados pelas mãos perdulárias e dadiças da Administração Pública Federal.

E a isso se chama de obras faraônicas. É uma injustiça. Os faraós não merecem esta injustiça. Não é só o Senador Iram Saraiva que é injustificado pela História, através de uma enciclopédia. Os livros de História também fazem injustiça aos faraós. Os templos e as pirâmides são, hoje, fonte de renda principal do Egito, e fonte de renda importante para todos os museus.

As obras públicas que na sua maioria, têm sido feitas não levam a nada, sequer à peça de museu.

Sr. Ministro e Srs. Senadores, em princípio, não sou contra a construção da Ferrovia Norte-Sul, nem poderia sê-lo, como não sou contra a construção de qualquer ferrovia, principalmente interligando as regiões que carecem de corredores para escoamento da sua produção, portanto, como condição *sine qua non* para o seu próprio desenvolvimento global.

A questão, Sr. Ministro, é aquela que já foi colocada aqui por alguns Colegas Senadores. A questão é saber se essa Ferrovia é prioridade absoluta neste momento.

V. Ex.^a me permita, Sr. Ministro, é um administrador ousado. Lembro-me muito bem, V. Ex.^a era um dos principais colaboradores do então Ministro do Interior, o Sr. Mário Andreazza, e, se não estou enganado, era o Diretor-Geral do DNOS — Departamento Nacional de Obras de Saneamento, e nós, Deputados Federais, então, na Comissão do Interior, recebemos V. Ex.^a, quando foi expor, para aquele Órgão Técnico da Câmara dos Deputados, o projeto do Ministro Mário Andreazza, feito e apresentado por V. Ex.^a, que era o projeto da transposição das bacias hidrográficas. Transpor as bacias do Araguaia—Tocantins para a bacia do São Francisco. Por que esse projeto não

foi realizado? Por que V. Ex.^a não o levou à frente? O projeto era ou não importante? Com certeza era, e tanto era importante que temos problemas de falta de água até para acionar as hidroelétricas, tanto é que o Nordeste padece, hoje, uma crucial limitação no seu fornecimento de energia. Por que V. Ex.^a não levou à frente a obra, continuando, antes no Governo; e agora, também, no Governo? Porque, com certeza, aquele importante plano não era de absoluta prioridade, tendo em vista as condições momentâneas, conjunturais, é verdade, do País.

Então, é preciso analisar, Sr. Ministro, as obras sob este prisma.

Em segundo lugar — e aqui não se analisou — é outra pergunta que faço a V. Ex.^a: qual é a situação do atual parque ferroviário nacional?

É uma vergonha a situação das ferrovias brasileiras; é, em termos proporcionais, o pior parque ferroviário da América Latina. As ferrovias da Bolívia são mais eficientes do que as ferrovias brasileiras, tendo em vista as dimensões do território boliviano.

Então, Sr. Ministro, qual é a garantia que temos de que a Ferrovia Norte-Sul, importante, sem dúvida —, e não vamos aqui discutir se é importante ou não; se é importante, queremos que seja construída —, qual é a garantia que V. Ex.^a traz de que a Ferrovia Norte-Sul não seguirá a mesma linha das outras ferrovias brasileiras, isto é, a linha da ineficácia, da incompetência com que vêm sendo administradas e vêm sendo acionadas?

Sr. Ministro, agora me permita, e a questão não é regional, é uma questão nacional: Sr. Ministro, antes da Ferrovia Norte-Sul, por que não a Ferrovia Nordeste-Sul do País? Por que não a Ferrovia Nordeste-Sul? Quantos quilômetros terá a Norte-Sul? Mil quinhentos e setenta? Quantos quilômetros faltam para completar a Ferrovia Nordeste-Sul? Menos de quinhentos quilômetros!

Peço licença, Sr. Presidente, para me aproximar do mapa e apontar aos dignos Pares e trecho dessa Ferrovia.

Temos toda esta malha ferroviária do Nordeste já pronta. Não funciona bem, porque nenhuma ferrovia no País funciona bem. Alguns trilhos estão sendo arrancados, como este aqui, que é o Plano Imperial de Pedro II, de Petrolina a Teresina, estão sendo criminosamente arrancados trilhos dessa ferrovia que vai até Paulistana, que ia até Paulistana. Mas nós temos aqui uma espinha dorsal ferroviária de Recife a Salgueiro, 540 quilômetros — se não estou enganado — que está desativada, completamente desativada. Uma ferrovia pronta e sem funcionário, de Salgueiro a Petrolina são aproximadamente 200 quilômetros; daqui de Petrolina tem a ferrovia que liga Monte Azul, em Minas, e vai para o Centro-Sul. Faltam apenas 500 quilômetros. Seria o quê? Duzentos e cinquenta quilômetros de Salgueiro a Petrolina, um ramal aqui para a área que produz o gesso, que está sendo transportado de caminhão para o Centro-Sul do País, o gesso que é a grande riqueza dessa região; falta um ramal de Salgueiro a Missão Velha que são cerca de 100 quilômetros, para ligar o quê? Todas as capitais do Nordeste, com esse pequeno trecho para ligar todo o Centro-Sul do País. Esta, Sr. Presidente, é a rodovia...

O Sr. Dirceu Carneiro deixa a cadeira da Presidência que é ocupada pelo Sr. Humberto Lucena.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Srs. Senadores, nos termos do art. 203, letra a, combinado com art. 52, item V, do Regimento, a Presidência propõe a prorrogação do prazo da presente sessão, que termina às 19 horas e 30 minutos, por mais uma hora.

Não havendo objeção do Plenário, fica prorrogada a duração da sessão pelo prazo mencionado.

A Presidência comunica ao Plenário que cancelou a sessão conjunta convocada para hoje às 19 horas do Congresso Nacional.

Peço ao nobre Senador Mansueto de Lavour que encerre, porque o seu tempo está esgotado.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Peço mais 3 minutos, Sr. Presidente, para concluir. Então, Sr. Ministro, com menos de 500 quilômetros, nós ligaríamos ao Centro-Sul do País todas as capitais do Nordeste, e não se está dando prioridade absoluta a isso. Ainda mais, inclusive por advertência do Sr. Governador Miguel Arraes, a construir-se — e é bom que se construa — a Rodovia Norte-Sul do País, sem se fazer a ligação ferroviária do Nordeste, este ficará marginalizado, continuará sendo um quintal no desenvolvimento brasileiro. É fundamental dizer-se isso: por que antes não construir, Sr. Ministro, o corredor do São Francisco, que V. Ex.^a citou, que intermolda a hidrovia do rio, que precisa apenas de algumas correções com a ferrovia que vai de Pirapora até o Centro-Sul do País? Por que não lhe dar prioridade absoluta? E o Nordeste já tem mercado, produção e população muito mais intensa do que a região da Norte-Sul. É uma questão de prioridade, e governar é isso: é escolher entre algumas coisas importantes aquela mais importante que se pode fazer nessa ocasião.

Já não é da sua área, mas é do Governo Federal, por que não concluir a Barragem de Itaparica? Esta semana tivemos a reclamação do Presidente da CHESF, dizendo que os recursos para terminar Itaparica foram cortados. E V. Ex.^a sabe, pois já foi Superintendente da SUDENE, da crise por que passa o Nordeste, tendo em vista o racionamento de energia que poderá chegar a um colapso fatal para o desenvolvimento daquela região. Para terminar, V. Ex.^a citou dois apoios em defesa da Norte-Sul e nem precisava fazê-lo.

Sou a favor da construção da Ferrovia Norte-Sul. Não posso admitir que haja prioridades urgentes, gritantes e se faça a toque de caixa uma ferrovia, ainda que para esperar produção agrícola, etc... Na **Folha de S. Paulo**, na pesquisa de opinião, os paulistas são a favor. Na mesma **Folha de S. Paulo**, a opinião do Professor Aécio dos Santos Cunha que, além de ser Professor da UNB, é, também, do PRODIAT — órgão citado por V. Ex.^a — fez parte do planejamento agrícola dessa região, S. S.^a nega peremptoriamente os dados, as estatísticas relativas à produção agrícola da região. Na tese de S. S.^a, todos os dados foram completamente distorcidos da Exposição de Motivos.

Outro testemunho que V. Ex.^a invoca é o do Embaixador da União Soviética. É preciso perguntar a S. Ex.^a qual a inflação da Rússia? No momento, é de 20% ao mês? Quantos latifúndios

existem às margens das ferrovias soviéticas nas mãos de particulares, de entidades, de empresas nacionais e estrangeiras na União Soviética? Aqui, antes da ferrovia, não se fala na transformação fundiária, na reforma agrária da região, na pacificação do Bico do Papagaio através de Justiça para o trabalhador sem-terra. Por último, Sr. Presidente, ...

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador, o tempo de V. Ex.^a se esgotou em cinco minutos.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Por último, Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Ministro, houve ou não houve dolo, fraude, na concorrência? Se houve, e essa é a opinião do Líder do Governo na Câmara dos Deputados, Deputado Carlos Sant'Anna, que, quando anunciou a anulação da concorrência, declarou taxativamente: "ficou evidente a irregularidade". Se houve, não temos que amenizar a situação, é tentar esclarecer. Daí a razão de este Senado, em tempo recorde, aprovou uma CPI. Nesse caso, temos que apurar e, tendo que apurar, temos que aguardar os resultados, que poderão apontar — com toda certeza apontarão, não apenas da CPI deste Senado mas de todos os inquéritos que estão se fazendo — as pessoas envolvidas na fraude e no dolo. Então, não se entende, é meu apelo, que seja suspensa uma nova licitação, porque não nos dá garantia de que esta ou aquela pessoa, dentro ou fora do Governo, poderá estar envolvida, dando motivo a uma nova anulação dessa concorrência.

Sr. Ministro, agradeço e me congratulo mais uma vez com V. Ex.^a pela maneira com que debate, aqui, democraticamente, esse tão importante assunto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Antes de o Sr. Ministro dar a resposta ao nobre Senador Mansueto de Lavour, desejo esclarecer que S. Ex.^a esgotou o tempo da interpelação e da réplica ao Sr. Ministro.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Estou satisfeito, espero as respostas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Senador quanto à Ferrovia que chamamos de Transnordestina, essa que o V. Ex.^a falou na reunião de março, da SUDENE, em que eu tive o prazer imenso de voltar àquela Casa depois de quase um ano fora, e que era a primeira reunião em que tomavam assento ali os novos Governadores eleitos em 15 de novembro, nós tivemos a oportunidade de lançar a concorrência para a execução do projeto, inclusive estudos de alternativas, e o projeto de engenharia da ligação Missão Velha, Salgueiros, Petrolina, e que o GELPOT, preliminarmente, colocou três opções de traçado. Essas três opções seriam cotejadas entre si, e a opção escolhida seria detalhada como projeto de engenharia.

A abertura das propostas será no dia 29 de maio. De forma que o Governo está dando toda a prioridade e estamos fazendo o Plano Diretor do São Francisco, entre os 1.100 quilômetros entre Pirapora e Petrolina, para verificar todos os problemas que são impedimentos, maiores à navegação, como derrocamentos que terão que ser feitos, dragagens que terão que ser feitas, portos, armazenamentos para permitir a ligação entre Pe-

trolina e Pirapora, formando um corredor ligando o Sul ao Nordeste do Brasil.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Eu queria saber se esse trecho da Ferrovia Nordeste-Sul vai ser construída agora também.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Logo depois que os projetos de engenharia ficarem concluídos, nós estaremos contratando, a partir da abertura da licitação, no dia 29, essa ferrovia será construída — o Governador Miguel Arraes, inclusive, sabe disso.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Simultaneamente à Norte-Sul.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Sem dúvida alguma. V. Ex.^a falou, Senador, da péssima operação ferroviária no Brasil, e eu queria lhe dizer que essa análise sobre a ferrovia no Brasil não pode ser generalizada. Nós temos na própria Rede Ferroviária alguns trechos muito bem operados, rentáveis e nós podemos citar aqui, Minas Gerais, Paraná, que são rentáveis e podemos citar, também, a Ferrovia de Carajás e a Vitória-Minas.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Sempre para cargas?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Carajás, realmente, começou como uma ferrovia de cargas. Não podiam supor que no interior do Pará e do Maranhão houvesse uma demanda de passageiros para São Luís e colocaram um trem por mês; hoje tem um trem por dia, praticamente de passageiros, e que anda com o dobro da lotação de passageiros sentados. A Ferrovia Vitória-Minas também transporta passageiros, é uma ferrovia mais antiga, considerada a ferrovia padrão, de bitola estreita melhor operada no mundo inteiro. E a Ferrovia de Carajás começa a ser operada dentro desse mesmo padrão e, certamente, será operada tão bem como a Ferrovia Vitória-Minas.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Isso representa 10% das ferrovias brasileiras? Pelo menos 10%, Sr. Ministro?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Representa mais. Em termos de carga, muito mais. A Ferrovia Mineira e a Ferrovia Paranaense representam quase 50% das cargas no Brasil, ou mais.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Estou falando dos trechos, Sr. Ministro.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Quando o Sr. fala em grandes ohas no Brasil, nos últimos anos todas deram problemas.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Todas não. A maioria.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — A maioria. Mas eu queria lhe dizer que a que serve de modelo para a Ferrovia Norte-Sul, e a de que tiramos o pessoal para fazer a Norte-Sul, o mesmo pessoal, é a Ferrovia de Carajás.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Exatamente a da que ninguém discutiu. Não houve

discussão, Sr. Ministro, sobre Carajás, que foi importante. Era uma prioridade aqui dentro.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — V. Ex.^a se engana, Senador.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Aqui, a nível de Congresso, não houve.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador Mansueto de LAVOR, eu lembraria a V. Ex.^a que o tempo agora é do Sr. Ministro e que não está permitido apartar, senão S. Ex.^a não poderá responder às perguntas de V. Ex.^a

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Em termos de Congresso, não sei, não estou informado, mas em termos de Brasil, houve uma das maiores polémicas já feitas — e o Senador Passarinho sabe disso — que havia a defesa. Inclusive, estou sendo alertado, que houve uma CPI do Congresso sobre a Ferrovia dos Carajás — havia uma grande discussão quase igual a essa agora da hidrovía e da ferrovia. Houve uma discussão imensa, críticas contundentes e o Clube de Engenharia ficou contra — o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, porque estamos generalizando, todo Estado tem um Clube de Engenharia, mas nos acostumamos a falar em Clube de Engenharia do Rio de Janeiro — o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro ficou contra a Ferrovia dos Carajás.

E essa discussão levou muitos anos e a Ferrovia de Carajás foi construída e hoje presta um serviço excelente. Quanto ao problema de licitação e de Comissões de Inquérito, a CPI do Congresso eu não sei qual é o prazo, não sei nem se tem prazo.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Sessenta dias.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — À Comissão de Sindicância nós colocamos 20 dias, e o inquérito do Departamento de Polícia Federal foi dado um prazo de 30 dias. Essa licitação não será julgada antes de setenta dias. De forma que, nós podemos iniciar os procedimentos de licitação agora, e se alguém for apontado, tiver que ser demitido, tiver que ser processado, isso poderá ser feito antes do fato concreto da apuração da licitação. Eu acho que, nesse caso, não há nenhuma incompatibilidade.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Nabor Júnior.

O Sr. Fernando Henrique Cardoso — Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Tem V. Ex.^a a palavra.

O Sr. Fernando Henrique Cardoso — Eu queria alertar ao Senado e a V. Ex.^a, se me permite, que há uma sessão da Comissão de Sistematização da Constituinte, nesta sala, convocada para as 8:00 horas da noite. Eu sei que o Regimento faculta 10 minutos a cada um de nós, mas eu pediria a V. Ex.^a que mantivesse a proposta até as oito e meia, para que não prejudicássemos os trabalhos da Constituinte, e assim utilizássemos não os dez minutos, mas cinco minutos cada um. É o apelo que faço aos companheiros.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Os Srs. Senadores receberam o apelo do Sr. Líder Fernando Henrique Cardoso, e peço que o levem em conta, diante da necessidade de compatibilizarmos os nossos trabalhos com a prioridade da Assembléia Nacional Constituinte.

Concedo a palavra ao nobre Senador Nabor Júnior.

O SR. NABOR JÚNIOR (PMDB — AC. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores e Sr. Ministro dos Transportes Dr. José Reinaldo Tavares:

Vou procurar ser breve e objetivo, para permitir que outros senadores também tenham a oportunidade de fazer indagações a V. Ex.^a

Quero, preliminarmente, apresentar a V. Ex.^a os meus cumprimentos pela maneira objetiva, clara e oportuna com que se houve na exposição dos trabalhos que executa o Ministério na sua gestão e, em segundo lugar, eu quero formular apenas três perguntas bastante objetivas: em que condições um empreendimento como a Ferrovia Norte-Sul, que V. Ex.^a pretende construir a curto prazo, poderá concorrer para melhorar a balança comercial brasileira? Explique, por favor, o sistema de combinação de cargas, via portos internacionais? E se a junção das ferrovias de Carajás e Norte-Sul com o porto de Itaquí, efetivamente, vai proporcionar essa melhoria? A segunda pergunta: gostaria de saber, diante da afirmação feita, aqui, por V. Ex.^a, de que no caso das empresas que participaram da concorrência que está sendo objeto de questionamento e de inquérito por parte do Ministério, e de uma CPI constituída no âmbito do Senado Federal, se forem julgadas inidôneas e elas não puderem participar da segunda concorrência, se também ficarão prejudicadas para participar da nova concorrência, destinada a dar prosseguimento aos trabalhos da BR-364, no trecho Porto Velho—Rio Branco? E, finalmente, a terceira pergunta: se o problema ecológico, levantado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento — BID — com relação à pavimentação da BR-364 no trecho a que me reportei anteriormente, já foi superado pelo Governo, tendo em vista que o BID está na disposição de sustar as liberações correspondentes às parcelas do financiamento concedido ao Governo brasileiro para a execução dessas obras?

São apenas essas três perguntas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Senador Nabor Júnior, a Ferrovia Norte-Sul pode contribuir muito para a balança comercial, na medida em que ela pode ampliar a quantidade e a qualidade dos produtos brasileiros no mercado do comércio exterior.

O Brasil, por estar localizado no Hemisfério Sul e distante dos maiores centros consumidores do mundo, tem dificuldade de se manter no mercado, pela localização mais próxima de outros países produtores.

A Vale do Rio Doce tem feito diversos estudos de combinação de carga com o minério de ferro, e tem encontrado resultados extremamente animadores, que permitem baixar o custo do frete, tanto do minério de ferro como de outro produto que for com minério de ferro.

Como o minério tem um preço específico muito alto e os navios de minério são muito grandes os porões ficam com um grande volume sem

a colocação de minério; portanto, vazios; Se ele for totalmente cheio, o navio correria o risco de afundar. De forma que se for retirada uma parte do minério de ferro, esses porões podem ser preenchidos com produtos agrícolas, e fazer uma combinação que baixe muito o custo destes produtos. Esta experiência feita pela Vale é extremamente importante, e o Brasil, com a ligação Norte-Sul, tem oportunidade de fazer essa exportação pelos maiores portos de minérios da América do Sul, que são os Portos de Vitória, de Tubarão, e de Ponta da Madeira, em São Luís.

Nós não estamos pensando em tomar estas medidas previamente, estentendo esta proibição à BR-364. Vai depender do resultado deste inquérito e dos envoltimentos dessas empresas e o tipo de fraude que poderá ter sido feita. De forma que este é um assunto que, no momento, nós não cogitamos.

Quanto à BR-364, em relação aos problemas ecológicos, a informação que nós temos é que o relatório das providências ecológicas foi levado pela Superintendência do IPEA, da Secretaria do Planejamento, diretamente ao Banco Interamericano de Desenvolvimento, em Washington. Acredito que a partir dessas providências, o Banco Interamericano vá rever a sua posição. É o que nós acreditamos.

O SR. NABOR JÚNIOR — Muito obrigado a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao Senador Rachid Saldanha Derzi.

O SR. RACHID SALDANHA DERZI (PMDB — MS. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Exmo. Sr. Ministro:

Sou um homem do Centro-Sul e não poderia, não posso e não sou contra a construção da Ferrovia Norte-Sul. Discuto apenas a prioridade, e todos os Srs. Senadores que vieram a esta tribuna, e aqui clamaram contra a prioridade, estão com a razão.

Pergunto a V. Ex.^a, para ser rápido: Qual é a prioridade? A construção da Ferrovia Norte-Sul ou a construção da Ferrovia da Produção, Dourados—Guaíra—Cascavel—Paranaguá, em demanda do Porto de exportação, o Porto de Paranaguá? Qual a prioridade: a construção da Ferrovia Norte-Sul ou a construção da estrada de Anápolis ao Porto de Tubarão, em busca de um porto de exportação para a grande produção do Centro-Oeste e dos cerrados? Pergunto a V. Ex.^a, Qual a prioridade? A construção da Ferrovia Norte-Sul ou a reaparelhagem de uma das estradas que ainda dão lucro, neste País que é a Noroeste do Brasil, e que tem um projeto de retificação do trecho de Três Lagoas e Campo Grande, onde há, atualmente, 365 curvas e que o projeto de retificação reduz apenas a duas curvas, em 405 quilômetros — vai encurtar 115 quilômetros?

Pergunto ainda a V. Ex.^a, que não respondeu ao nobre Senador Lourenberg Nunes Rocha: Qual é a prioridade, a construção da Leste-Oeste de Anápolis a Cuiabá, para transportar o quê? Para levar o quê, a Cuiabá ou Rondônia, ou Acre, ou trazer para Anápolis? Qual a prioridade: A construção dessa estrada ou o prolongamento de que há um projeto aprovado pelo Congresso, de autorização para a construção de ponte sobre o rio

Paraná, em Santa Fé do Sul, — Aparecido do Tabuado e a extensão da Ferrovia Araraquarense de Santa Fé do Sul a Cuiabá, que irá reduzir o trajeto em mais de 400 quilômetros do que é feito hoje, por rodovia, através de Goiás, em demanda através do seu porto de exportação, o Porto de Santos?

Isto é o que desejava saber de V. Ex^a, Sr. Ministro. E vejo que o Ministério dos Transportes está com muitos recursos, muito dinheiro, porque tem vários projetos de construção imediata de estradas de ferro, que são caríssimas, e outras obra que, segundo V. Ex^a como a Nordeste-Sul, que já vai entrar em concorrência. V. Ex^a tem muito dinheiro no Ministério dos Transportes, porque a Rodovia Cuiabá—Rondonópolis—Coxim, está num estado lastimável, um verdadeiro descalabro. Acabo de viajar, neste sábado, de camionete, de Cuiabá a Campo Grande, e o trecho de Rondonópolis a Coxim, em mais de 200 quilômetros é um buraco só. Acho que não vai poder ser feito o recapamento e sim a reconstrução dessa estrada. Então, se há muitos recursos, por que vamos deixar acabar essa rodovia que é vital para Mato Grosso, para Rondônia e para o Acre?

Não quero me alongar, Sr. Ministro. Eram estas as perguntas que eu desejava fazer a V. Ex^a.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Pois não, nobre Senador Saldanha Derzi.

Quanto à prioridade da Norte-Sul, se V. Ex^a examina o projeto dessa estrada como um projeto ferroviário apenas, é possível que muitos outros trechos de estradas, no Brasil, talvez até sejam mais prioritários. Mas, quando V. Ex^a examina o que essa ferrovia pode agregar à economia nacional, tanto na integração Norte-Sul, como no desenvolvimento de uma área duas vezes maior do que o Estado de São Paulo e a possibilidade de ampliação das nossas importações, nós temos absoluta convicção de que não há projeto no Brasil com benefícios macroeconômicos maiores do que este. Nós já podemos empregar, aí, mais de um milhão de pessoas, ter melhor distribuição de renda nacional, e o Governo tem que ver as possibilidades pelo lado macroeconômico. O Governo não é um empresário que vê o resultado do empreendimento pelo lado microeconômico apenas. A Ferrovia Norte-Sul é um empreendimento viável microeconomicamente. Só que ela depende de um prazo maior. Já o desenvolvimento da região é um benefício macroeconômico de grande repercussão para o País.

Quando V. Ex^a pergunta sobre a prioridade da Norte-Sul em relação à Ferrovia da Produção, digo que é a mesma.

O SR. RACHID SALDANHA DERZI — Aí eu discordo de V. Ex^a, e todos irão discordar.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Estou dando a minha opinião.

O SR. RACHID SALDANHA DERZI — Perfeito. Agradeço a V. Ex^a.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — A Ferrovia da Produção pode ser construída agora, sem nenhum problema, porque existem grupos privados que estão interessados nessa Ferrovia, na ampliação do Porto de Paranaguá, na construção e operação da Ferrovia da

Produção e na construção da Hidrovia do Ivaí, no Paraná. Esses grupos pediram 4 meses para aprofundar estudos e viabilidade econômica, e os consideraram bons e com possibilidade de retorno, pretendem conseguir a concessão para construir e operar a Ferrovia da Produção. De forma que ela pode ser construída agora, com a mesma prioridade da Norte-Sul, sem que o orçamento do Ministério dos Transportes despenda nenhum cruzado.

Também consideramos as Ferrovias Norte-Sul e Leste-Oeste extremamente prioritárias. A nosso ver, elas já deveriam ter sido feitas.

O SR. RACHID SALDANHA DERZI — Estou de acordo.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Estão no plano desde 1934. Se tivessem sido feitas, o Brasil seria outro, hoje, completamente diferente deste que S. Ex^a e eu conhecemos.

Somos os primeiros a reconhecer as dificuldades que enfrentamos quanto ao problema das rodovias brasileiras. Recebemos como eu disse aqui 20 mil quilômetros de rede rodoviária completamente destruída, confirmando o que V. Ex^a disse. Recuperamos, no ano passado, 3.800. Faltam muitas ainda a serem recuperadas. Este ano vamos recuperar 5.000 e pretendemos recuperar 5.000 todo ano. É um grande programa rodoviário. Programa que o Presidente Juscelino Kubitschek fez também. É um programa extraordinário na parte rodoviária, que somos obrigados a fazer para repor a infra-estrutura que o Brasil perdeu por falta de manutenção. Esse investimento vamos continuar a fazer e, infelizmente, não podemos fazer tudo de uma vez só.

Quanto ao trecho Três Lagoas-Campo Grande, a Superintendência Regional que o opera não o incluiu como prioridade na sua gestão. Existe um anteprojeto que poderá ser negociado com o BNDS para financiamento, mas ela não foi incluída pela CR-4 como uma prioridade em seus serviços até hoje.

O SR. RACHID SALDANHA DERZI — Veja, V. Ex^a Sr. Ministro, uma estrada da impropriedade que é a Nordeste do Brasil, que demanda à Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia e é, talvez, uma das únicas estradas que ainda tem rentabilidade, que dá lucro e está totalmente desaparelhada. É uma vergonha ver a situação em que está a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Faço um apelo a V. Ex^a, Sr. Ministro, para que providencie uma verificação disso, o mais rápido possível e se não foi incluída substitua os dirigentes da Noroeste, porque não estão sendo realmente capazes de administrá-la, se é de vital importância. Não posso concordar com V. Ex^a que a Leste-Oeste, de Anápolis à Cuiabá, possa ter prioridade sobre a de Santa Fé do Sul, prolongamento da Araraquarense à Cuiabá. Mas, em todo o caso, agradeço a V. Ex^a a gentileza. Espero que sejam corrigidos esses desacertos e que sejam dadas as verdadeiras prioridades?

Muito grato a V. Ex^a

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena — Concedo a palavra ao nobre Senador Ruy Bacelar.

O SR. RUY BACELAR (PMDB — BA. Sem revisão do orador.) — Sr. presidente, Sr. Ministro, Srs. Senadores.

Assomo esta tribuna alegre, feliz, rindo mesmo, diante do otimismo do eminente Ministro dos Transportes. Depois de sua exposição superotimista poderia até entender que quase nada foi feito, neste País, no setor dos transportes. Tudo será feito no período ministerial. Entre as várias obras citadas, só no setor ferroviário, lembro-me: Ferrovia Norte-Sul, Ferrovia Leste-oeste, Ferrovia do Aço, até agora a Ferrovia da Produção, entre outras, e isso me faz lembrar o período áureo do Ministro Mário Andreazza, quando desencadeou aquela série de obras por este Brasil afora, entre elas, ultimamente, recentemente, a transposição do Rio Tocantins para o Rio Grande, afluente do São Francisco, obra está da ordem de 5 bilhões de dólares, se não me falha a memória, do São Francisco para as bacias do Jaguaribe, no Ceará; Açú, no Rio Grande do Norte, 4 bilhões de dólares; para tudo isso foram feitos estudos de viabilidade, estudos finais de engenharia, e essa obra está onde, Sr. Ministro? Se me recordo, V. Ex^a era o homem forte, o homem que fomentava essas obras, como Diretor-Geral do Departamento Nacional de Obras e Saneamento.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, cada dia que passa vejo que este Brasil tem que ser encarado com mais seriedade. Obra alguma deve ser implantada neste País, principalmente do porte de focalizada, sem uma discussão profunda por parte da sociedade e consequente apoio da Nação. É bom lembrar, Sr. Presidente, Srs. Senadores, que o povo brasileiro está ciente e consciente do seu poder, e pretende ser agente na formulação política, participe e co-responsável na gestão pública. Prova evidente são as pesquisas que dizem de urgência do povo eleger, em 1988, o seu Presidente da República.

Não pretendo, Sr. Presidente, Sr. Ministro, priorizar, contestar a implantação da Ferrovia Norte-Sul. Entretanto, desejo, se V. Ex^a me permitir, Sr. Ministro, questionar outras alternativas para o Centro-Oeste e o Nordeste, assim como a oportunidade ou inoportunidade do investimento, já. Por que tanta urgência? Há de se observar, ferroviária não inclusa no Plano Nacional de Viação e a existência de projeto de lei do Executivo ou Legislativo em tramitação no Congresso, solicitando a sua inclusão.

É bom abrir um parêntese que, por aqui passaram eminentes parlamentares, entre eles o eminente Presidente da República, aqui ainda está o eminente Senador Alexandre Costa, e por quêsse período, de 1973 até a presente data, no Plano Nacional de Viação, esses grandes expoentes do Parlamento brasileiro não tiveram a acuidade de, através de um simples projeto de lei, pedir a inclusão dessa obra que se diz tão importante no Plano Nacional de Viação?

Onde está o projeto final de engenharia, Sr. Ministro? O estudo de viabilidade econômica V. Ex^a diz que existe. Como então fixar o preço da ferrovia, tomando por base o anteprojeto e fazer do correlação com a ferrovia Carajás-Itaquaré? Parece-me aleatório, temerário, irresponsável tal procedimento. Justificar a construção sob a alegação de que a rodovia Belém-Brasília também sofre sérias restrições é diferente.

A rodovia Belém-Brasília foi sendo construída aos poucos, primeiro a terraplanagem e muito tempo depois a pavimentação. E o que dizer de

Ferrovia do Aço, das rodovias Perimetral Norte, Transamazônica etc, etc?

Pergunto a V. Ex^a Os sistemas hidroviário e rodoviário da região que liga Brasília a Açailândia, Itaquí, São Luís ou Belém já estão em plena carga ou continuam ociosos?

Posto isso, pergunto a V. Ex^a, eminente Ministro: É justo concentrar os recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento em uma obra tão discutida e, por que não dizer, sofrendo tanta reprovação em detrimento de outras regiões do País, se não há dinheiro para fazer 300 quilômetros de ferrovia entre Ourives e Campinhos, na Bahia, com demanda de grãos já prevista na chapada da Diamantina, no Alagoas-São Francisco.

Inexiste também recurso até mesmo para implantar 50 quilômetros, a fim de evitar o gargalo de Cachoeira, com demanda reprimida, que prejudica toda a malha ferroviária do Norte e do Nordeste, ou recuperar a malha existente, no transporte urbano, a estrada da produção, para não falar nos inúmeros problemas sociais do País, que estão a reclamar urgentes recursos.

Por que não esclarecer, eminente Ministro — e peço a V. Ex^a que preste toda a atenção, se me for possível solicitar isso de V. Ex^a —, por que não esclarecer — e é importante que, os Srs. Senadores ouçam com toda a atenção — que o Centro-Oeste será prejudicado em suas exportações, com um alongamento em torno de 700 quilômetros de Brasília a Itaquí, se construída a Ferrovia Norte—Sul? Ao invés da ferrovia em direção à costa leste ou leste-oeste, na Bahia, Espírito Santo ou Pernambuco? Isso significa, Srs. Senadores, que toda a produção do Centro-Oeste, chegando a Brasília, terá que perfazer um percurso de 2.451 quilômetros, ao passo que, se for em direção a Campinho, na Bahia, esse percurso de 2.400 e poucos quilômetros será realizado, para 1.400 e poucos quilômetros. Há um aumento de distância de 1/3 da ferrovia a ser construída, de Brasília a Açailândia, Açailândia a Itaquí, já construída a Ferrovia do Aço ou a Ferrovia do Ferro ou a Carajás—Itaquí. Esta é a grande pergunta.

E finalmente, eminente Sr. Presidente, Srs. Senadores e digníssimo Ministro, finalmente, o que dizer da anulação da concorrência, quando o Presidente José Sarney e o Consultor-Geral da República, Saulo Ramos, afirmam que o Governo tinha conhecimento das irregularidades e havia decidido, mesmo antes da revelação do escândalo, cancelar a licitação? E V. Ex^a juntamente com o Presidente da VALEC, Paulo Vivacqua, diz que só soube da fraude através da imprensa? Onde está a verdade, Sr. Ministro? Por que não a Procuradoria-Geral da República ou outro órgão que não o Ministério dos Transportes, sob a presidência do GEIPOP, a quem a VALEC pertence, para presidir o inquérito administrativo? Por que não afastar de imediato, Sr. Ministro, a VALEC desse processo de concorrência, no meu entender, a mais culpada?

Agradeço a V. Ex^a a paciência com que ouviu as minhas perguntas e a minha explanação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Com a palavra o Sr. Ministro dos Transportes, para as respostas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Senador Ruy Bacelar, eu não vejo como a Ferrovia Norte—Sul pode prejudicar o

Centro-Oeste. Eu vejo ao contrário, que ela pode beneficiar e muito, porque o que a Ferrovia Norte—Sul vai oferecer ao Centro-Oeste, além de um transporte barato, o desenvolvimento da região, mas nesse enfoque de chegar aos portos para a exportação, nós vemos é que essa região fica com duas opções. Se for para a Europa ou para os Estados Unidos, o melhor caminho será certamente percorrer a Ferrovia Norte—Sul e exportar ou por Belém ou por São Luís, fica bem mais próximo. Se for para o Oriente, fica bem melhor vir para Vitória ou para Santos, ou para o Rio de Janeiro, e exportar para essas regiões.

Atualmente o que está acontecendo é que essa produção vem de caminho para essa região do Sul do País, e depois ela vai para a América do Norte e para a Europa, fazendo um transporte duplo, que encarece extremamente os produtos dessa região. De forma que uma ligação em Salvador poderia talvez até ser mais direta, mas o que se pretende, além disso, é colocar à disposição do exportador a possibilidade de fazer o transporte combinado com o minério de ferro, e isso só é possível em São Luís e em Tubarão. Essa é uma das principais motivações dessa ferrovia.

O Coronel Stanley Fortes Batista, que é o Presidente da Comissão, é um homem de grande reputação, foi Presidente da Rede Ferroviária, foi Diretor-Geral do DNER, é um homem de extrema seriedade, foi por isso que ele foi escolhido. E essa sindicância era obrigação nossa, do Ministério, fazer, nós tínhamos que fazê-la; mas nós temos outras duas completamente independentes, temos a da política federal e temos a Comissão Parlamentar de Inquérito, que também foi instalada aqui no Senado Federal. De forma que tanto o Legislativo como o Executivo têm a maior preocupação de esclarecer suficientemente este assunto, de punir os responsáveis e de mostrar claramente à Nação que atua transparentemente nessas questões, e que está de acordo com nenhum processo que possa levar à suspeita de corrupção.

Dessa forma, essas três comissões de sindicância, independentes, trabalhando ao mesmo tempo, certamente irão apurar a responsabilidade dos culpados.

Sinceramente, eu não sabia do que ocorreu, soube apenas na manhã do dia em que saíram as acusações no jornal. Nesse momento é que passei a me preocupar com o assunto, fui verificar o que tinha acontecido, se havia uma adivinhação de resultados, se era possível, por várias combinações, que pudessem ser feitas do resultado; depois é que nos convencemos de que isso não era o que tinha ocorrido e que havia suspeita realmente de um acordo de concorrentes, aí nós mandamos anular a concorrência. Essa foi a nossa participação.

O SR. RUY BACELAR — Quero agradecer a V. Ex^a e fazer uma referência toda especial ao Cel. Stanley Fortes Batista, pela sua probidade e seriedade. Obrigado a V. Ex^a.

Durante o discurso do Sr. Ruy Bacelar o Sr. Humberto Lucena deixa a cadeira da Presidência que é ocupada pelo Sr. Dirceu Carneiro.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao Senador Iram Saraiva. Solicita-

mos a S. Ex^a que equacionasse o seu tempo em cinco minutos, dado o encerramento da reunião às 20h:30min, por necessidade inclusive deste espaço ser utilizado pela Comissão de Sistematização da Assembleia Nacional Constituinte.

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, Srs. Senadores, incrível, quando Goiás vai falar, praticamente o tempo se esgota. Mas foi muito bom, porque na realidade estamos falando por último. Podemos ouvir, Ministro José Reinaldo Tavares, todas colocações, colocações favoráveis ou contrárias à Ferrovia Norte—Sul, e à exposição de V. Ex^a.

Farei praticamente uma pergunta, ao final, mas antes gostaria de solicitar até aos ilustres Senadores que olhassem o mapa do Brasil. Digo que sou goiano com muita alegria, mas vejamos lá. Quando observamos o Planalto Central, quando começamos a rumar para o Nordeste, se não olharmos o Sul com intensidade, temos a impressão de que estamos em um deserto, em matéria de comunicação, estradas, meios de escoar, e ali está a prova. O Sul, até Minas, todo recortado, como se fosse um mapa da Europa, e de repente ali está o meu Estado de Goiás, plano, que recentemente abriga, principalmente no seu Sudoeste, região rica, cujo planalto acolhe paranaenses, rio-grandenses que, depois de exauridas as suas terras, depois de sem recursos para a sua expansão, para lá correram, e como cresceram! E falo, não por conhecimento histórico, por obras históricas, ou conhecimento de obras geográficas, falo, Srs. Senadores, porque conheço meu Estado, porque conheço o Centro-Oeste, principalmente na região mais carente; percorri a pé, percorri vivenciando o problema da minha gente, e veja, quando o Governo resolve voltar as suas vistas e jogar um pouquinho de recurso — claro, Srs. Senadores, um pouquinho, porque Goiás nunca chegou à Brasília, a não ser para permitir-lhe um pedaço de terra para que o Distrito Federal aqui fosse implantado, nunca chegou para pedir nenhum tostão, para jogar em banco seu que estivesse sendo quebrado. Nunca houve malversação em Goiás para que o Governo Federal, depois lá chegasse e dissesse: "Aqui está, Goiás, para você pagar o seu déficit público, ou coisa semelhante". Não, Sr. Ministro, Goiás sempre foi solução, primeiro para os sulistas que, bem-vindos chegaram lá e, principalmente, insisto, lá, na nossa região no Sudoeste que as acolheu, as recebeu e lá estão eles cultivando soja. Só que a soja não se industrializa lá; ela termina vindo para o Sul para ser beneficiada. Agora, quando nós começamos a sentir a possibilidade de terminar, de acabar o produto lá, de uma saída para o Sul, de repente nós encontramos "lobistas", inclusive entre colegas meus, mas eu os perdoo.

Hoje, faço, aqui, uma conchamação, Sr. Presidente, para que todos os Senadores fechem com o Centro-Oeste pela Norte—Sul. Vamos esquecer os dólares que estão sendo amontoados, para argumentar. Eu não quero repisar MAISONAVE, os BRASILINVEST; não. O que eu quero é despertar, agora, sobretudo a Nação brasileira, para esse grande potencial que está ali, não porque houvesse lido da discriminação do potencial agro-silvo-pastoril. Esse eu conheço, palmilhei; talvez à exceção de uns Deputados que estão aqui comigo, de Goiás, nenhum dos Srs. conhecem lá, co-

mo eu conheci. Andando sobre mineral, sobre produtos que, industrializados lá, chegarão às suas regiões a preços bem inferiores dos que pagam.

Goias, Sr. Presidente, Sr. Ministro, não abre mão da ferrovia Norte—Sul. Eu não posso falar pelos outros Estados, que compõem esse conglomerado de pobreza, no que diz respeito a incentivo do Governo, absolutamente. Mas Goias vai se fazer ouvir sempre. Por quê? Porque nós sempre fomos solução; sempre levamos nosso grão, a nossa madeira, o nosso minério. Por que agora a Nação não devolver — não esmolos — mas estradas, a fim de que Goias trabalhe mais?

Sr. Ministro, a única pergunta que leve, inclusive, ao Presidente da República, e aí eu diria até como nordestino: será que o Governo vai ser "cãbra-macho", mesmo depois dos lobbies, para fazer a Norte—Sul? Ou não?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Nobre Senador Iram Saraiva, o que posso lhe garantir é que os mesmos motivos que levaram o Governo a pensar na Norte-Sul eles continuam que é o de integrar o Brasil, desenvolver uma região enorme, com grande potencial, já estudado, extremamente estudado e permitir a ampliação das exportações.

Dei uma entrevista, ontem, aos jornais, mostrando que o Governo vai fazer a ferrovia Norte—Sul, mas eu não acredito que, aqui dentro do Congresso Nacional, em que problemas são discutidos no dia-a-dia, problemas do desenvolvimento, as questões sociais, as questões do emprego, nós possamos ter um obstáculo tão grande, a ponto de impedir uma ferrovia e um programa tão importante como esse. De forma que, eu acredito que esse projeto do Governo terá o apoio do Legislativo para a sua execução e, da parte do Executivo, a determinação completa de fazer essa ferrovia, e o corredor intermodal Norte—Sul. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Em vista do adiantado da hora, e a lista longa de Senadores que desejam interpor o Sr. Ministro, nós temos necessidade de encerrar a reunião, e a encerraremos ouvindo as Lideranças, a começar pela Liderança do PDS.

Concedo a palavra ao nobre Senador Jarbas Passarinho, como Líder do PDS.

O SR. JARBAS PASSARINHO (PDS — PA. Como Líder. Pronuncia o seguinte discurso, sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Senadores:

Nas 10 primeiras páginas deste documento, V. Ex^a se refere ao passado e gerou, como ouviu aqui, um pequeno problema de sensibilidade. Eu diria que V. Ex^a não deve ter constrangimento, porque em matéria de administração pública, só não se queixou de seu antecessor, no Brasil, Tomé de Souza, e assim mesmo dizem que ele não gostava de certo cacique da Bahia.

Relativamente àquilo que pareceu um desliz, V. Ex^a não se constranja também, porque aqui mesmo, nesta Tribuna, em 1975, o Senador Orestes Quêrcia chegou com essa avalanche de votos, que os paulistas de um modo geral derramam sobre nós, e disse: "Não sou um Senador qualquer."

De modo que ele, dentro da Casa, disse isso. E, depois, fez uma brilhante carreira de Vice-Governador e Governador. Portanto, ninguém levará a título de uma tentativa de V. Ex^a de diminuir o Senador, quando disse uma palavra dessa.

Seria preciso muita má vontade para atribuir a V. Ex^a uma intenção minimizante ao Senador. Vivo um momento — outro dia disseram aqui que era pirandelliano — porque o que se verifica em determinados momentos é que membros da Aliança Democrática, que são supostamente membros do Governo, que são supostamente defensores do Governo, assumam à tribuna e tiram da Oposição os argumentos que esta poderia usar para ouvir o Governo. E muitas vezes dá-se o reverso: a Oposição chega, como eu, para cumprimentar o Ministro pelo seu brilhante desempenho. Isso torna o Senado difícil de compreender, nesta primeira parcela do tempo que estamos vivendo. Eu já paguei muito caro Ministro — e V. Ex^a deu-me a honra de citar-me nominalmente — paguei um preço muito alto, quando de vez o escoamento do minério do Carajás, por ferrovia, e não pela aquavia do Tocantins. Ainda há pouco, com o ilustre colega, eu debati, e sustentava a tese de que foi certa a ferrovia. Mas dizer isso num palanque eleitoral contra os interesses paraenses que eram, naquela altura, por alguns dos companheiros que hoje aqui batem palmas a V. Ex^a, mas na altura me criticavam, dizer isso no palanque era extremamente perigoso, senão absolutamente certo de perder votos. É que o interior do Pará, da Bacia patamográfica amazônica, no Pará, não permite que saia navio de grande porte, **dead weight** para o Atlântico, e como a ferrovia precisava levar até os navios transportadores de 280 mil toneladas, o minério de ferro para a Austrália, era evidente que a minha tese estava vencida e eu tive a coragem de assumir. Agora, Ministro, o problema é um pouco diferente, porque V. Ex^a nos deixou tranquilos até certo ponto. Eu aprendi com o Presidente Castello Branco um ditado asiático que dizia: "Preocupe-se mas não muito." Então, eu estou preocupado mas não tanto. Quando V. Ex^a disse que as eclusas do Tocantins serão construídas, é o nosso grande pleito, é o pleito nosso da área paraense em relação a este problema, porque nós vamos ter uma oportunidade de fazer até uma comparação econômica entre o transporte ferroviário e o transporte por aquaviás, com balsas, com rebocadores e puxadores.

Sobrevoando o Missouri e o Mississippi, ao lado de uma ferrovia que margeia aquela área, vi imensos comboios de barcas levando produtos. É evidente que há lá uma quantidade enorme de produtos a transportar.

Como Açailândia vai funcionar como uma placa giratória — ora ela se vira para levar o Minério de ferro para a Ponta da Madeira, ora ela se vira para receber aquilo que deve sair dessa Mesopotâmia Tocantins-Araguaia —, vai ser muito difícil que já tenhamos, na aquavia, uma vantagem nítida sobre a ferrovia, porque o Araguaia, como V. Ex^a situou bem, é muito difícil também, por seu turno, de ser aproveitado, devido à natureza do seu leito e à natureza da sua despesa fluvial.

Portanto, de qualquer maneira, quando V. Ex^a afirmou que 800 milhões de cruzados, se eu não estou equivocado e se não ouvi mal, seria uma primeira alocação de recursos deste ano para as

eclusas de Tocantins, isso nos satisfaz, a mim pessoalmente, a mim particularmente.

Creio que as objeções que podiam ser levantadas o foram aqui sinteticamente pelo Senador Virgílio Távora, quando falou pelo PDS, ou quando falou individualmente, mas como Membro do PDS. Primeira: continuidade — a conduzir, e praza aos céus seja V. Ex^a ainda Ministro, chegaremos a 1990 para a conclusão da obra, o que significa 6 anos de mandato para o Presidente Sarney, não sei se há nisso um ato frustrado. Por outro lado, temos a questão da continuidade ao lado da questão da oportunidade, porque foi perguntado aqui se, no momento em que estamos em moratória chamada técnica, sem possibilidade de pagar sequer os nossos juros, sem falar no principal, se é possível lançar, desde logo, 2,4 bilhões de dólares em um novo empreendimento. V. Ex^a, no meu entender, provou que ele é reprodutivo.

Quanto à prioridade, lembro-me bem que Juscelino Kubitschek de Oliveira não teria construído a nossa Belém-Brasília, que acabou com o último arquipélago brasileiro, que era a Amazônia, separada do resto do Brasil, exceto pelo mar e pelo ar, se ele ouvisse as ponderações de Gudin, que, na ocasião, achava que, com a metade daquele valor da construção da Belém-Brasília, o Presidente deveria corrigir e aperfeiçoar o sistema de cabotagem no Brasil.

Por isso, V. Ex^a enfrentando um problema de prioridade, e prioridade o Governo faz.

Quero apenas que V. Ex^a me tranquilize um pouco mais, porque a cada Senador que chegou aqui e fez uma objeção, V. Ex^a prometeu construir uma estradinha, seja de ferro, seja de rodagem.

Estou em dúvida, e a pergunta que lhe faço: as eclusas de Tucuruí saem mesmo, Sr. Ministro?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Saem, Senador. Elas estão na Exposição de Motivos que foi aprovada pelo Presidente José Sarney, com recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento, garantindo recursos de 800 milhões para este ano.

O SR. JARBAS PASSARINHO — A palavra de V. Ex^a me satisfaz. Meus parabéns e muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao nobre Senador Marcondes Gadelha, como Líder do PFL.

O SR. MARCONDES GADELHA (PFL — PB. Como Líder. Sem revisão do orador.) — Sr. Ministro, em nome do Partido da Frente Liberal, congratulo-me com V. Ex^a pela exposição brilhante, exaustiva, judiciosa, com que brindou a Casa, nesta tarde, atendendo, inclusive à convocação formulada pelo nosso Partido.

Digo, Sr. Ministro, que, pessoalmente e representando larga maioria do segmento do meu Partido, estou convencido da importância, da oportunidade e da elevada significação desta obra.

Na verdade, estamos montando uma espinha dorsal de transportes neste País; estamos promovendo uma articulação importante. E mais ainda, estamos criando uma nova opção, uma reorientação dos fluxos, que agora não têm que seguir apenas a direção dos portos do Sul, quando na busca de novos mercados, senão que dispõem também de uma via mais curta, mais próxima

e seguramente mais barata para o escoamento dos nossos produtos.

Estamos respondendo também, Sr. Ministro, a uma pergunta secular: por que um País desta dimensão, por que esta vastidão continental jamais foi unificada por via ferroviária?

Sabemos que os Estados Unidos da América do Norte, já no fim do século passado, tinham, pelo menos, cinco ramais ligando o país, **coast to coast**, e todas as grandes nações tomaram iniciativas desta natureza.

Estamos respondendo, Sr. Ministro, à eterna indagação: por que este País sempre rodou sobre pneumáticos, quando o transporte ferroviário se tem mostrado muito mais rentável, muito mais seguro, em termos de custo e de benefício?

Com relação à legalidade da proposta, os argumentos aqui trazidos por V. Ex.^a são tão copiosos, são tão abundantes, tão eloqüentes que, seguramente, se houvesse sido escolhida a via legislativa, a proposta seria aprovada à luz da consciência dos representantes do povo.

O meu Líder, Senador Carlos Chiarelli, já levantou objeções sob este aspecto, que são, além do mais, atenuadas pelo fato de outros empreendimentos que não constavam do Plano Nacional de Viação, terem sido executados, independentemente do aval prévio do Legislativo, ou até mesmo fazendo um **by pass**, ainda que dentro de ditames ou de diplomas também consensuais aos olhos da Nação.

Sr. Ministro, quanto a esta comoção que se gerou em torno da moralidade da licitação, temos que retirar uma lição importante de todo este episódio.

Neste momento a Assembléia Nacional Constituinte está reunida, elaborando uma nova Carta Constitucional. Há uma função, há uma categoria social que, lamentavelmente, tem sido esquecida, ou não teve, até aqui, um cuidado, uma apropriação, um zelo mais especial da Assembléia Nacional Constituinte, e esta é a função controle, controle dos atos do Executivo, controle sobre as agências da sociedade, controle pelo Congresso Nacional, controle pelas assembléias gerais, controle pelos conselhos fiscais, controle por auditorias as mais diversas, controle pelo Tribunal de Contas, controle pelas secretarias de controle interno. Este elemento precisa ser unificado e esta categoria precisa ter uma identidade própria.

Não sei, Sr. Ministro, e não me arriscaria a dizer, caso esse problema não tivesse sido suscitado pela imprensa, qual seria o dano material efetivo para o interesse público. É difícil fazer uma avaliação. Sei que desse episódio precisamos tirar um instrumental para aprender mais sobre esta função-controle. Não basta corrigirmos os danos sociais **a posteriori**, é preciso que criemos instrumentos institucionais e legais, de forma a agir profilaticamente, de maneira a impedir que vazamentos dessa natureza aconteçam, que conhecimentos prévios sobre resultados de concorrências venham à luz ou que outras fraudes que escapam ao nosso juízo, neste momento, possam voltar a acontecer.

Ouvi do Senador Affonso Camargo, do Paraná, ex-Ministro dos Transportes, a observação de que antecedentes desse tipo já ocorreram em outras circunstâncias. Nada impede esta Casa também criar os instrumentos legais para controle, para evitar que esses fatos possam repetir-se no futuro.

Tenho a absoluta convicção de que, no caso, o Governo agiu com lisura, agiu com energia, agiu com firmeza, agiu com a presteza que o caso impõe. Nem por isso, Sr. Ministro, devermo-nos eximir da obrigação de buscar, nesse episódio, novos ensinamentos para construirmos uma função-controle adequada e suficiente para a garantia dos interesses sociais.

No mais, me congratulo com V. Ex.^a pelo espírito democrático, pelo estolicismo com que se manteve na defesa dos seus pontos de vista, sobretudo pelo respeito que demonstrou à Instituição Parlamentar, e agradeço por este convívio saudável que muito nos honrou.

Meus parabéns a V. Ex.^a e sucesso com a continuidade dessas obras, que terão, sem dúvida, o nosso apoio.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — A sessão está sendo prorrogada pelo tempo hábil, para ouvirmos as nossas Lideranças.

Concedo a palavra ao nobre Senador Fernando Henrique Cardoso, Líder do PMDB.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO (PMDB — SP. Como Líder. Sem revisão de orador) — Sr. Presidente, Sr. Ministro e Srs. Senadores:

Quero ao expressar aqui os agradecimentos da Bancada do PMDB ao Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares pela presença, tão logo foi convocado por este Senado para prestar os esclarecimentos.

Também assinalo, Sr. Ministro, que, como Líder do PMDB, tendo ouvido atentamente, o quanto é possível, nesta Casa, as opiniões dos Senadores do meu Partido, e tendo escutado a exposição de V. Ex.^a, por um lado, não nos paira dúvida alguma quanto à intenção integradora dessa estrada e da obra do Ministério dos Transportes.

O Senador Iram Saraiva fez um emocionado discurso, como goiano.

Gostaria que o Senado anotasse, registrasse, como registra as expressões de todos os Estados, que o Senado opinasse como Brasil.

Senador de São Paulo que sou, já no meu partido expliquei uma vez que nasci no Rio, de avós goianos, de mãe amazonense, de pai paranaense, tenho filhos paulistas, mulher paulista, meu filho é casado com mineira, tenho netos cariocas outra vez, tenho muita dificuldade em pensar os problemas do Brasil de um ângulo que não seja o do Brasil. Não tenho a menor dúvida de que não é só Goiás.

Ouvimos aqui as manifestações seguidas dos Senadores, todos eles mostrando ao Ministro a importância de que estradas que cruzam terras da sua região ou próximas da sua região venham a ser apoiadas pelo Ministério dos Transportes, e todos têm razão.

A questão que permanece aqui, e devo dizer com sinceridade ao Ministro, já mostra a diferença de quantas vezes vinha aqui, quando era Oposição, para dialogar com os Ministros do Governo e quantas vezes aos Líderes do Governo cabia uma tarefa mais dura do que a que me cabe agora, posto que, hoje, os graus de liberdades são tão maiores que o Líder do PMDB no Senado registra e pede que o Ministro tome em consideração que, apesar das explicações e apesar de eu ter ficado muito contente ao perceber que há tantas obras possíveis, gostaria de saber se o Mi-

nistério da Fazenda poderá financiar todas elas em conjunto e como faremos com a inflação.

Também registro aqui que, não discutindo a prioridade, posto que não tenho elementos para julgá-la, e não gostaria de ferir as prioridades várias aqui apresentadas, registro que há uma questão que a mim me preocupa e também a minha bancada, e o Senador Almir Gabriel, se tivesse podido aqui vir para levantar alguma questão a V. Ex.^a, teria, de própria voz, transmitido a sua inquietação, que é nossa, que sempre tivemos a preocupação, e aqui foi marcado por vários Senadores da antiga Oposição, alguns hoje do meu partido, sempre tivemos a preocupação de, ao registrar essas obras, que alguns de nós chamávamos de faraônicas, talvez por engano, talvez por exagero, e algumas dessas obras realmente se justificaram, outras não, e a própria Ferrovia do Aço, até hoje, é uma dor-de-cabeça, não se consegue terminar aquele quebra-cabeças para que possa, efetivamente, produzir os frutos almeçados; todos nós, quando na Oposição, e agora no governo continuamos com esta preocupação que, tenho certeza, que será V. Ex.^a também, queremos manifestar que não nos basta a explicação de que essa obra integrará o Brasil.

Gostaríamos de ouvir, para sairmos daqui realmente convencidos da defesa da obra, que, além do custo da estrada, haverá o que transportar, dir-se-á: a estrada facilitará e até será um fator de estímulo, e, além disso e para mim mais do que isto, que as populações que serão atraídas por esta estrada não terão o destino trágico que tiveram as populações que foram atraídas pela Transamazônia, — escrevi um livro sobre a Amazônia, e vi de perto o que aconteceu com essas populações —, que essa estrada não vai gerar ilusões em milhões de brasileiros que para lá se deslocaram e, depois, não terão infra-estrutura social e humana indispensável por parte do País, o Brasil que está já no limiar de ser uma democracia e que sabe hoje que o investimento só tem sentido quando, além de ser reprodutivo no plano econômico, traz efetivamente benefícios no plano social.

Preocupa-me, Sr. Ministro, e tenho certeza de que V. Ex.^a tem a mesma preocupação. Que medidas serão tomadas para que o desenvolvimento eventualmente acarretado por essa estrada não seja um mero crescimento, mas signifique efetivamente uma melhoria de condição de vida das populações do Estado de Goiás, do Estado do Maranhão e de toda a região que será atravessada por essa estrada.

Sr. Ministro, as minhas palavras são sinceras, são palavras de alguém que, ao exercer as funções no Senado, hoje na Liderança do PMDB, o Partido que sustenta o Governo, acredita no Brasil e, por acreditar no Brasil, e por ter visto e vivido, quando este Brasil se calou, que muita obra desnecessária foi feita, hoje, com a responsabilidade que temos, não nos calamos. Se alguém imagina que ao criticar estamos desestabilizando ou criando dificuldades para o Governo, engana-se. Estamos numa democracia, e numa democracia se explica tudo, e o Líder do Partido do Governo pede mais explicações.

Muito obrigado a V. Ex.^a (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Com a palavra o Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares, para as considerações finais.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Sr. Senador Fernando Henrique Cardoso, a quem ouvimos com a atenção que lhe é devida, achamos exatamente isto, que é a democracia que permite que obras nessas regiões possam ser feitas. É uma constatação histórica no Brasil, foi assim em outros períodos democráticos no Brasil, e está sendo agora. É a hora em que, realmente, Estados menos desenvolvidos possam ser escutados. Na hora de regimes fechados, esses Estados não têm a menor importância e não conseguem ser ouvidos. Pelo menos historicamente, se fizermos uma análise, vamos constatar-lo.

Esse programa está apenas repetindo uma realidade que já acontece nessa região. Hoje, por exemplo, encontramos no sul do Maranhão, em Balsas, gaúchos plantando soja. Quando chegaram ali, a soja era completamente desconhecida dos hábitos daquela área; começaram a plantar e, hoje, já há mais maranhense plantando soja do que gaúcho.

Encontramos, no oeste da Bahia, um desenvolvimento na região de Barreiras, que está sendo feito muito rapidamente, e o grande obstáculo dessa região é exatamente transportes. Vemos isso em Goiás, vemos no Pará, em Mato Grosso, em toda essa região; vemos o que a simples abertura de uma estrada, como a BR-364, fez na região de Rondônia.

Sabemos que o Brasil não cabe nessa produção de 65 milhões de toneladas/ano, é uma produção extremamente pequena para um País tão grande como o nosso. Sabemos que a produção de alimentos, no Brasil, vem caindo, em relação ao aumento da população. Não posso acreditar que alguém ache que produzir 10, 15 milhões de toneladas a mais não seja uma necessidade atual do Brasil. Para se fazer isto, temos que colocar transportes. É isso que é o modelo, que não estamos inventando, é um modelo que existe em qualquer país continental como o Brasil. Se não colocarmos à disposição dessas áreas transporte a custo baixo, não conseguiremos desenvolvê-las. Chegamos até certo ponto e daí não se vai mais.

Agora mesmo, neste momento, em Mato Grosso e em algumas regiões de Goiás, não se está conseguindo colocar calcário, porque o preço do frete está tão alto que não permite que esse elemento importante para o aumento da produtividade da agricultura possa ser colocado e, assim, baixar o custo.

Nesse tipo de regiões potencialmente ricas e no interior de países continentais, o transporte realmente é parte fundamental.

Quando ouvimos, aqui, que estavam de acordo com o PRODIAT, de acordo com a hidrovia, mas não de acordo com a ferrovia, é uma incoerência, porque o PRODIAT pretendia desenvolver uma região. Baseou-se num custo de transporte mais baixo, que se mostrou inviável em termos econômicos neste momento, este sim, a um custo maior que a própria ferrovia.

Pretendemos fazer, o que está no PRODIAT, o modo de transporte que é denominado pela tecnologia brasileira; o que se pode fazer é garantir

que funcione. Os resultados econômicos dessa ferrovia, são tão bons como qualquer projeto, feito no mundo inteiro, baseada nesse tipo de transporte. São iguais.

Se não abrimos o Brasil, se não fizermos a integração dos nossos rios com as ferrovias, integrando regiões, e permitindo às regiões centrais do Brasil o seu desenvolvimento, nunca sairemos da crise em que vivemos. Essa crise existe e temos grandes problemas sociais que podem ser analisados, como, por exemplo, o Bico do Papagaio, o grande problema da busca pela terra ali porque existe infra-estrutura naquela região. Permitir abrir o Brasil é permitir que programas de reforma agrária possam ser feitos nessa região. Existem ali 34 milhões de hectares agricultáveis que permitem a expansão da economia brasileira e permitem a solução dos problemas sociais que precisam ser resolvidos. Este é o caminho do Brasil, para que as outras regiões se desenvolvam.

As questões de prioridades sempre existiram e existirão sempre. As dúvidas sobre prioridades no tempo da Belém-Brasília existiram e existem agora. Temos que ver exatamente que tipo de investimento, no Brasil, neste momento, tem um retorno macroeconômico maior do que esse investimento. Duvido que se encontre algum, e quero ser convencido disso por alguém. Não vejo como incorporar uma área tão grande, que produz tão pouco e tem tantos recursos naturais, senão com um investimento tão simples como este da ferrovia. Não é um investimento tão grande, é um investimento que somos capazes de fazer. São estas as minhas considerações e as deixo ao pensamento dos Srs. Senadores, com o maior respeito. Não é um investimento tão grande, é um investimento que somos capazes de fazer. São estas as minhas considerações e as deixo ao pensamento dos Srs. Senadores, com o maior respeito. Espero que esse programa possa ser bem mais analisado, que não seja analisado da maneira como o foi anteriormente, de uma maneira quase que irracional, quase que dramática, colocando-se, agora, o poder de causar todos os problemas brasileiros que existem e que estão por vir por conta dessa ferrovia.

Faço estas considerações com a convicção de uma pessoa que estudou este assunto, e que, humildemente, coloco à apreciação dos Srs. Senadores.

Agradeço a oportunidade do convite de aqui gozar deste convívio, que para mim foi um grande ensinamento, e me coloco à disposição de todos os Senadores em qualquer ocasião, para discutir este ou outro problema da minha área.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — A sociedade tem direito e razão de questionar. O Parlamento tem, igualmente, direito de discutir, e o Governo, igualmente, o direito de propor. O resultado disto será o caminho.

Hoje, registramos aqui, no Senado, um trecho desse caminho, neste debate.

Agradecemos ao Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares a gentileza de ter atendido, de imediato, uma convocação desta Casa, e agradecemos a S. Ex.^a o tempo que despendeu, respondendo a todas as indagações feitas da tribuna do Senado, e a gentileza das respostas aqui registradas.

Agradecemos, ainda, aos Srs. Senadores, às Lideranças, todo o trabalho desempenhado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Presidência convoca sessão extraordinária a realizar-se 4ª quarta-feira, dia 20, às 18 horas e 3 minutos, com a seguinte

ORDEM DO DIA

1

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 4, de 1987 (nº 7.133/86, na origem de iniciativa do Senhor Presidente da República que autoriza o Poder Executivo a adquirir imóveis nas condições que especifica, e dá outras providências. (Dependendo de parecer.)

2

Mensagem nº 375, de 1986 (nº 535/86, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Monte Alegre de Sergipe, Estado de Sergipe, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 23.528,43 Obrigações do Tesouro Nacional OTN. (Dependendo de parecer.)

3

Mensagem nº 482, de 1986 (nº 688/86, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Palmas, Estado do Paraná, a contratar operação de crédito no valor de 3.721.576,00 (três bilhões, setecentos e vinte e um mil, quinhentos e setenta e seis cruzados). (Dependendo de parecer.)

4

Mensagem nº 524, de 1986 (nº 741/86, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Mauá, Estado de São Paulo, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 180.677,83 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

5

Mensagem nº 72, de 1987 (nº 98/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Bom Jesus da Lapa, Estado da Bahia a contratar operação de crédito no valor correspondente a Cz\$ 7.443.152,00 (sete milhões, quatrocentos e quarenta e três mil, cento e cinquenta e dois cruzados). (Dependendo de parecer.)

6

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores relativo à Mensagem nº 37, de 1987 (nº 22/87, na origem), de 28 de janeiro do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor Aloysio Mares Dias Gomide Ministro de Segunda Classe, da Carreira Diplomata, para exercer a função, de Embaixador do Brasil junto à República do Haiti.

7

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 40, de 1987 (nº 26/87, na origem), de 29 de janeiro do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor Cláudio Garcia de Souza, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à Confederação Helvética.

8

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 56, de 1987 (nº 70/87, na origem), de 31 de março de 1987, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor Asdrubal Pinto de Ulysséa, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto ao Estado de Israel.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 21 horas)

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. CHAGAS RODRIGUES NA SESSÃO DE 15-5-87 E QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. CHAGAS RODRIGUES (PMDB — PI. Para encaminhar a votação.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O Projeto de Lei nº 12, de 1987, de iniciativa do Senhor Presidente da República, indiscutivelmente assegura novos direitos na área da Previdência Social não só aos trabalhadores urbanos como também aos trabalhadores rurais que estejam aposentados ou venham a aposentar-se.

O nobre Senador José Agripino Maia, que relatou o projeto, já fez considerações muito procedentes a respeito, e o nobre Líder José Fogaça fez ver, inclusive, que o projeto, além de assegurar esses direitos, se preocupa também com a atualização dessas pensões, aposentadorias e demais benefícios, inclusive o auxílio-doença.

Sr. Presidente, nesta oportunidade, quero congratular-me com o Senhor Presidente da República e com o Sr. Ministro da Previdência e Assistência Social. O projeto é um grande passo, atende às legítimas reivindicações dos trabalhadores urbanos e rurais, especialmente dos que estão aposentados.

Seja-me permitido lembrar aqui que a minha preocupação na área da Previdência não vem de hoje; quando governei o meu Estado, eleito em 1958 pelas Oposições, no meu Piauí, tive a ventura de criar, naquele Estado da Federação, não só o Serviço Social do Estado, como também o Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Servidores do Estado. Naquela época, em 1959, ano em que assumimos o Governo, falecia o servidor público, a viúva recebia, durante três meses, uma ajuda correspondente ao vencimento que o seu marido recebia e ficava inteiramente abandonada.

De modo que a nossa preocupação em favor dos servidores e dos trabalhadores na inatividade não é de hoje. Por isso, vou aprovar o projeto.

Apresentei sugestão e, se for necessário, oferecerei emenda ao projeto da nova Constituição, no sentido de, mais cedo ou mais tarde, chegarmos àquele grande objetivo que é uma previdência única para os trabalhadores urbanos e rurais, e uma previdência que conceda aposentadoria, pensão e demais benefícios que realmente possam, em toda a plenitude, fazer justiça àqueles que trabalharam e que deram o melhor do seu esforço em favor do progresso, em favor do desenvolvimento do nosso País.

Por essas razões, Sr. Presidente, o meu voto é favorável. E aqui ficam, também, as minhas congratulações com o Senhor Presidente da República, com o Sr. Ministro da Previdência e com a Câmara dos Deputados.

Vamos fazer justiça a esses aposentados e demais beneficiários da Previdência Social e devemos continuar essa luta, para que ela atinja o objetivo que todos desejamos: um sistema único de previdência, assegurando o maior número e a melhor qualidade possível de benefícios a todos os nossos servidores e trabalhadores, e dos seus dependentes.

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

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. JOSÉ AGRIPINO NA SESSÃO DE 15-5-87, E QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (PFL — RN. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, há questão de três anos, o Governo brasileiro, através do seu conveniente instrumento, a Petrobrás, deflagrou o processo de estudos da viabilidade técnica e econômica para a implantação de uma refinaria de petróleo na região nordestina, atendendo a uma histórica e já muito antiga reivindicação de uma região que tem todo o direito de pleitear a implantação dessa refinaria, pelo petróleo que produz e pela contribuição que oferece à Nação brasileira.

O Nordeste está hoje inserido num contexto de altas taxas inflacionárias, sem que para isso tenha dado nenhuma contribuição, porque no Nordeste não foi feito nenhum investimento inflacionário, não foi feito nenhum metrô, nenhuma Itaipu, nenhuma Tucuruí, não contribuiu, portanto, com a construção de nenhuma obra que tivesse obrigado a emissão de moeda inflacionária. O Nordeste é superavitário na balança comercial, porque exporta mais do que importa, e é superavitário na balança energética, porque produz mais petróleo do que consome.

A região entendeu como justa, portanto, a tomada de posição por parte do Governo da União, na hora em que era anunciado, oficialmente, que os estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira estavam deflagrados, por parte da Petrobrás.

Aquela época, eu era Governador do Estado do Rio Grande do Norte e, consciente das potencialidades do meu Estado, procurei o corpo técnico e de dirigentes da Petrobrás, para discutir a possibilidade do Rio Grande do Norte ser palco

dessa refinaria, visto que àquela época já éramos o quarto produtor de petróleo — hoje, produzimos cerca de 50 mil barris de petróleo por dia, em terra e no mar — e que, ademais, no Município de Guararé estava-se concluindo a implantação de uma central de processamento de gás, com investimentos da ordem de 100 milhões de dólares que incluía a construção de um cais para desembarque de óleo cru com possibilidade para receber petroleiros de até 115 mil toneladas.

Apreciei também com a Petrobrás o fato de que em Guararé, na costa do Rio Grande do Norte, estava já pronta a tancagem para estocar 750 mil barris de petróleo e que, no Rio Grande do Norte, ao lado da central de refino de gás, já existia uma outra central para beneficiamento do petróleo que lá chegasse, com a extração de água e areia, purificando e tornando esse petróleo hábil ao processamento em refinaria. Argumentei com a Petrobrás sobre a situação geográfica do Rio Grande do Norte que, situado no centro de gravidade da região oferecia condições privilegiadas para a distribuição dos produtos refinados.

Não para minha surpresa, mas para minha satisfação, fui informado pelo corpo técnico e por dirigentes da Petrobrás que o Rio Grande do Norte, pelos seus pré-requisitos, ocupava lugar proeminente, senão o primeiro, nas preferências de dirigentes e do corpo técnico da Petrobrás para implantação da refinaria. Pelos meus argumentos e por um outro que eu desconhecia à época: é que o petróleo do Rio Grande do Norte era do tipo naftênico, apropriado exatamente à produção de um óleo lubrificante que o Brasil importa na sua totalidade.

Informava-me, a Petrobrás, àquela época, que a refinaria que se desejava implantar no Nordeste tinha por objetivo produzir gasolina, óleo diesel, querosene, asfalto e outros derivados, mas fundamentalmente iniciar a produção destes derivados de petróleo, estes lubrificantes, e que poderiam ser obtidos a partir do petróleo naftênico que no Brasil só o Rio Grande do Norte produz.

Fui diversas vezes, como Governador, a Petrobrás, discutir e acompanhar o processo da definição desta refinaria. E das discussões que mantive, durante 2 anos, só recebi estímulo à minha intenção de preparar o Estado para receber a refinaria. Tanto é verdade, que uma das colocações que faziam na Petrobrás à época, é que o Rio Grande do Norte poderia perder pontos na corrida pela implantação da refinaria, se não tivesse um porto para receber navios para transporte de derivados. E o meu Governo, também por isto, viabilizou com recursos próprios, a obra de modernização e ampliação do porto de Natal.

Chegou a este ponto, Sr. Presidente e Srs. Senadores: viabilizar com recursos, potiguaros, cruzeiros, hoje cruzados, verdes, amarelos e brancos, da cor da bandeira do Rio Grande do Norte, a execução de uma obra que era da competência do Governo Federal, porque o porto de Natal é propriedade da Petrobrás. Como a Petrobrás me dizia que não tinha recursos para ampliar e modernizar o porto de Natal e eu desejava esse porto pronto para que a Petrobrás, utilizando-o pudesse implantar a refinaria em território nordestino, viabilizamos a obra com receita própria. Diziam-me que a infra-estrutura rodoviária do Estado era importante, que a região onde se produz

petróleo em terra e no mar precisava estar provida de escolas, de unidades de saúde e de estradas. Como Governador, seguindo a minha intenção de preparar a região para receber a refinaria pretendida, construímos dezenas de quilômetros de rodovias asfaltadas, ligando Guimarães às BRs 304 e 306, tudo isso dentro de um elenco de providências que tomamos, para fazer com que o Rio Grande do Norte, na Hora da definição estivesse preparado para ser escolhido como sede da refinaria de petróleo do Nordeste. Deixei o Governo, e, agora sou lamentavelmente surpreendido, pela leitura de jornais, com a omissão do nome do meu Estado, o Rio Grande do Norte, da relação dos Estados em disputa pela refinaria.

O Sr. Divaldo Suruagy — Senador José Agripino, V. Exª permite um aparte?

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Com o maior prazer, Senador Divaldo Suruagy.

O Sr. Divaldo Suruagy — Senador José Agripino, V. Exª, mais uma vez, destaca aquilo de que fui testemunha: a sua capacidade de trabalho e o magnífico Governo que realizou à frente dos destinos do seu Estado. Como homem do Nordeste, associo-me à luta de V. Exª, deixando bem claro que é fundamental que o Governo central defina, com a maior rapidez possível, e inicie a construção desta refinaria no Nordeste. Claro que V. Exª, como representante do Estado do Rio Grande do Norte, tem a obrigação e o direito de batalhar e defender a implantação desta refinaria no seu Estado. Obviamente, as lideranças do Ceará e de Pernambuco também comugam desse mesmo sentimento, o que é perfeitamente compreensível. Como homem do Nordeste, sem querer me fixar pelo Estado "A" ou pelo estado "B", estou me fixando pela região, que essa refinaria seja instalada o mais rápido possível, porque o Nordeste está a exigir obras desse porte, para consolidar o seu desenvolvimento.

Congratulo-me com V. Exª por todas as medidas que tomou à frente dos destinos do seu Estado. Para que esta refinaria fosse construída no Nordeste, particularmente no Rio Grande do Norte.

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Muito obrigado, Senador Divaldo Suruagy, pelo seu aparte que enriquece e honra o meu pronunciamento.

O Sr. Virgílio Távora — Permite V. Exª um aparte?

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Com o maior prazer, concedo o aparte ao Senador Virgílio Távora.

O Sr. Virgílio Távora — Eminentíssimo Senador José Agripino, há muito tempo que vimos lutando pela instalação de uma refinaria — óbvio — na nossa terra. Mas, homem cartesiano — todos os nossos raciocínios aqui o são — no momento, achamos que a luta deve ser para que tenhamos no Nordeste uma nova refinaria — e quando nos referimos a Nordeste, é da Bahia para cima. Permita-nos aduzir alguns dados ao seu primoroso discurso: primeiro, temos que enfrentar uma realidade, talvez um pouco difícil de ser compreendida por quem não está bem dentro do problema. Não é o caso de V. Exª. É que, no Nordeste, contrapondo-se a essa aspiração e que todos nós desejamos que seja no mais rápido tempo possível concretizada, há o esforço das indústrias do pólo petroquímico da Bahia, para que no setor a prioridade

I seja a ampliação da refinaria de Mataripe. Não fora a intervenção do eminente cearense Dr. Edilson Távora, Diretor da Petrobrás, talvez a uma hora dessas já tivesse sido decidido, pelo menos a nível de diretoria — a decisão final, sabe V. Exª, vai ser do Presidente da República — a instalação desse parque petroquímico, a base da ampliação da refinaria de Mataripe. E os dados aí, caro Senador José Agripino, V. Exª, que tanto batalhou para a refinaria, na sua terra, ver, são os mais contraditórios possíveis. Essa ampliação, por exemplo, importaria apenas uma despesa, pela Petrobrás, de cento e setenta e oito milhões de dólares. Agora, sucede apenas que se esquecem das obras complementares necessárias para a instalação dessa refinaria, já que Mataripe, onde está situada, vai exigir do Governo Federal, portanto, do Tesouro, uma quantia quase três vezes maior para tornar efetiva sua operação. Mas nos preocupa bastante que, uma vez considerado o interesse do Pólo Petroquímico da Bahia, que hoje não é baiano — como V. Exª sabe, é um pólo brasileiro e multinacional, dada a regra 1/3, 1/3, 1/3 na composição acionária da maioria dessas empresas, lá, é que nos concedam a refinaria, seja para a terra de V. Exª, seja para a nossa, seja para Pernambuco, seja para o Maranhão, postergada para quando a Petrobrás tiver os recursos necessários, quer dizer, após a ampliação de Mataripe — V. Exª é jovem, talvez tenha a ventura de ver concretizada; nós não somos tão otimistas assim, porque vai ser do ano 2.000 para lá. Então, diríamos a V. Exª: a luta que temos de assumir agora é para que seja implantada uma nova, nova refinaria no Nordeste. Cada um dos nossos Estados, naturalmente, apresentará seu cacife e fará defesa de seus interesses. E, sem tirar um pouco das esperanças de V. Exª mas, ao mesmo tempo, dizendo como um homem já calejado pela vida pública, somos um pouco reticente quanto a afirmativas como aquelas que fizeram a V. Exª. Quando Governador de Estado, tivemos a honra de ver Castelo, como a última obra federal de porte no Nordeste, inaugurar a fábrica de asfalto em Fortaleza. E, na época, se comprometer abertamente, publicamente, a nosso pedido, quanto a localização dessa obra em Fortaleza. Fizemos as desapropriações necessárias para transformar, paulatinamente, essa fábrica em refinaria. Escusado é dizer a V. Exª que não estaríamos discutindo aqui, se a promessa tivesse sido cumprida, se exposição de motivos do Sr. Ministro Mário Tibau, que tinha até uma sugestão de despacho, tivesse sido aprovada. V. Exª sabe, fim de Governo, nunca se quer contrariar tantos Estados. O Estado que recebe acha que deve a justiça de sua causa, e acham que foi perseguição política.

Mas vamos lutar, vamos lutar, seja no Estado de V. Exª, seja no nosso, esportivamente, seja em Pernambuco, seja no Maranhão, para que haja repetimos — uma nova refinaria de petróleo no Nordeste. Meus parabéns pelo seu lúcido discurso.

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

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Agradecendo a lucidez do aparte do Senador Virgílio Távora, que só enriquece a nossa argumentação, com o maior prazer, concedo o aparte ao Senador Vice-Líder do PFL, João Menezes.

O Sr. João Menezes — Nobre Senador, com a inteligência que Deus lhe deu, V. Exª faz uma exposição exata do seu trabalho no seu Estado. O que me admira em tudo isso é que confortavelmente afirmou, as providências foram tomadas no sentido de preparar a instalação dessa refinaria no seu Estado. V. Exª, como Governador, através de grande sacrifício, pois construir um porto não é pouca coisa...

O SR. JOSÉ AGRIPINO — E com recursos próprios, Senador!

O Sr. João Menezes — Com recursos próprios, V. Exª empregou todos os esforços, além do porto, fez outras obras estruturais, confiando que a refinaria iria para o seu Estado. A luta de V. Exª deve ir em frente, pois tem a certeza de que vai obter resultado — é a questão de continuar lutando. Porque não é possível que com tudo o que V. Exª realizou de acordo com o que lhe foi pedido e exigido para obter esse resultado para o seu Estado, para a sua glória, que não chegue a um fim positivo. Recebi aqui as minhas congratulações e a certeza que estarei engajado na sua luta.

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Agradeço ao nobre Senador João Menezes pelo seu aparte e pela solidariedade. Para que V. Exª tenha idéia de algumas coisas caminhavam, dirigentes da Petrobrás chegaram a visitar a cidade onde nasci, Mossoró, para verificar se a cidade que fica muito próxima à região produtora do Vale do Açu e do litossol salineiro do Rio Grande do Norte, dispunha de infraestrutura, de educação, de saúde, de moradia e de lazer, para receber os técnicos que dariam vida para operar a refinaria.

Veja V. Exª a que ponto chegou a intenção da Petrobrás, quando se discutia, evidentemente, o critério de avaliação econômica, técnica e financeira. Meu pronunciamento, neste momento, foi exatíssimo, por aquilo que dizia quando fui aparteado com muita honra pelo Senador Divaldo Suruagy. Da omissão do nome do Rio Grande do Norte dentre as diversas opções, neste momento, para a implantação da nova refinaria, tanto, da nova refinaria como o Senador Virgílio Távora e eu queremos. Não compreendo por que o Rio Grande do Norte possa ter saído do rol das opções. Se a definição por parte da Petrobrás que é uma empresa séria, e disso sou testemunha de corpo técnico competente, vai resultar de critérios, não há por que mudar, pelo menos inicialmente daqueles que se pré-habilitaram, a saber que componentes de ordem política tenham entrado em questão. Como o próprio Senador Virgílio Távora sugeriu, a componente de ordem política que tentou desvirtuar a idéia original de se implantar uma nova refinaria para atender a outros interesses, ampliar uma refinaria no Estado da Bahia, que, a par de se situar no Nordeste, dispõe...

O Sr. Virgílio Távora — Apenas para explicar a V. Exª, vamos mudar o tempo do verbo: ter, não, está tentando e muito.

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Vamo-nos juntar para defender, Senador Virgílio Távora.

O Sr. Mauro Benevides — V. Exª me permite um aparte Senador José Agripino?

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Com muito prazer, Senador Mauro Benevides.

O Sr. Mauro Benevides — No momento em que V. Ex.^a se reporta à implantação de uma refinaria na região Nordeste, defendendo de forma brilhante para que a localização ocorra em seu Estado, me permita dizer a V. Ex.^a e à Casa que o Ceará também se enfileira entre aqueles que possuem essa importante obra para a Capital do Estado. Diria a V. Ex.^a que as informações que nos chegaram eram de que, realmente, o Estado do Ceará dispunha de condições privilegiadas para assediar a refinaria da Petrobrás. De qualquer forma, se situada no Ceará, no Rio Grande do Norte, em qualquer outro Estado nordestino, não há dúvida de que a refinaria vai impulsionar significativamente o desenvolvimento regional. V. Ex.^a eu, ou qualquer representante dos nove Estados que compõe o chamado polígono das secas, seremos privilegiados por essa iniciativa e tudo faremos para que ela efetivamente contribua para impulsionar o crescimento daquela faixa geográfica do País.

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Muito obrigado, Senador Mauro Benevides, pelo seu aparte, seu apoio e solidariedade.

Eu falava em componente político como fator novo de definição dessa refinaria. Componente político deve haver entre nós, na somação de esforços, para fazer com que não haja uma ampliação de refinaria, e sim uma nova refinaria no Nordeste. E que aqueles que se credenciam ou se credenciaram sejam avaliados em pé de igualdade. Todos têm o direito de pleiteá-la, até porque esta refinaria que vai significar para o Estado que a receber — e para isso estamos lutando — geração de riqueza e empregos, diretos e indiretos.

Lamentavelmente, não tenho visto, lido ou ouvido nenhuma manifestação de luta do Governador do meu Estado em torno da presença do Rio Grande do Norte, na disputa pela implantação da refinaria de petróleo. De qualquer forma, entendendo que esta é uma causa que diz respeito a todos nós potiguares e, aqui, quero dizer que, baseado nos argumentos que possui o Rio Grande do Norte, para pleitear a implantação da refinaria em seu território, vou querer ouvir do Presidente da Petrobrás se critérios novos estão norteando a definição dessa refinaria e se for o caso, defendê-la, onde dados técnicos, econômicos e financeiros demonstrarem melhor viabilidade, dentro de um quadro de definições claras, transparentes e compreensíveis aos olhos daqueles que disputam este importante empreendimento. Neste sentido pretendo solicitar uma audiência ao Senhor Presidente da Petrobrás, convidando os Parlamentares do Rio Grande do Norte, de todos os partidos, para que, nos possa ser esclarecido, se critérios novos estão norteando a definição dessa

refinaria e se for o caso defendê-la onde, os dados técnicos, econômicos e financeiros demonstrarem melhor viabilidade, dentro de um quadro de definições claras, transparentes e compreensíveis para os olhos daqueles que disputam este importante empreendimento.

Dito isto, quero agradecer os apurados honrosos dos Senhores Senadores que aqui falaram e manifestaram de forma clara que a refinaria de petróleo é uma luta, não de um Estado mas de uma região, e declarar que na audiência que vou solicitar deixarei bem claro o propósito do Nordeste e do Rio Grande do Norte, de ver o mais rapidamente possível viabilizado este sonho, sonho de uma região pobre que já cansou de esperar.

Era o que tinha a dizer.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

ATO DO PRESIDENTE

Nº 129, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 52, itens 38, e 97, inciso IV, do Regimento Interno, e de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato nº 2 de 1973 e revigorada pelo Ato da Comissão Diretora nº 12, de 1983, e de acordo com o disposto na Resolução nº 130, de 1980, e tendo em vista o que consta no processo nº 005633/87-7, resolve:

Autorizar a contratação sob o regime jurídico da Consolidação das Leis do Trabalho e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço da senhora Ana Luiza Bucar Lobo Gonçalves, para o emprego de Assessor Técnico, com o salário mensal equivalente ao vencimento do cargo DAS-3, a partir de 1º de fevereiro de 1987, com lotação e exercício no gabinete do Senador João Lobo.

Senado Federal, 18 de maio de 1987. — **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE

Nº 130, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 52, itens 38, e 97, inciso IV, do Regimento Interno, e de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato nº 2 de 1973 e revigorada pelo Ato da Comissão Diretora nº 12, de 1983, e de acordo com o disposto na Resolução nº 130, de 1980, e tendo em vista o que consta no processo nº 007481/87-0, resolve:

Autorizar a contratação sob o regime jurídico da Consolidação das Leis do Trabalho e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço do senhor Paulo Cesar Timm, para o emprego de Assessor Técnico, com o salário mensal equivalente ao vencimento do cargo DAS-3, a partir de 14 de abril de 1987, com lotação e exercício no gabinete do Senador Jutahy Magalhães.

Senado Federal, 18 de maio de 1987. — **Humberto Lucena**, Presidente.

PORTARIA

Nº 013, de 1987

O Diretor-Geral do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 215 do Regulamento Administrativo do Senado Federal, e tendo em vista o disposto no artigo 482, parágrafo 1º, do mesmo Regulamento, resolve:

Designar Paulo Roberto Mendonça Silvério, Assessor Parlamentar, Roberto Velloso, Assessor Legislativo e José Benício Tavares da Cunha Mello, Assessor Legislativo para, sob a presidência do primeiro, integrarem a Comissão de Sindicância, incumbida de apurar os fatos constantes no Processo nº 008888/87-6.

Senado Federal, 15 de maio de 1987. — **Jose Passos Porto**, Diretor-Geral.

ATO DO PRESIDENTE

Nº 131, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 52, itens 38, e 97, inciso IV, do Regimento Interno, e de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato nº 2, de 1973 e revigorada pelo Ato da Comissão Diretora nº 12, de 1983, e de acordo com o disposto na Resolução nº 130, de 1980, e tendo em vista o que consta no processo nº 005573/87-4, resolve:

Autorizar a contratação sob o regime jurídico da Consolidação das Leis do Trabalho e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço da senhora Wilma Noleto Maranhão de Oliveira, para o emprego de Assessor Técnico, com o salário mensal equivalente ao vencimento do cargo DAS-3, a partir de 4 de fevereiro de 1987, com lotação e exercício no gabinete do Senador Fábio Lucena.

Senado Federal, 18 de maio de 1987. — **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE

Nº 132, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 52, item 38, e 97, inciso IV, do Regimento Interno, e de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato nº 2 de 1973 e revigorada pelo Ato da Comissão Diretora nº 12, de 1983, e de acordo com o disposto na Resolução nº 130, de 1980, e tendo em vista o que consta no processo nº 003825/87-6, resolve:

Autorizar a contratação sob o regime jurídico da Consolidação das Leis do Trabalho e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço do senhor José Roberto Paquier, para o emprego de Assessor Técnico, com o salário mensal equivalente ao vencimento do cargo DAS-3 a partir de 1º de fevereiro de 1987, com lotação e exercício no Gabinete do Senador Marcio Lacerda.

Senado Federal, 18 de maio de 1987. — **Senador Humberto Lucena**, Presidente.





DIÁRIO

República Federativa do Brasil DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLII — Nº 27

TERÇA-FEIRA, 19 DE MAIO DE 1987

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Humberto Lucena, Presidente, nos termos do art. 52, item 30, do Regimento Interno, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 45, DE 1987

Rerratifica a Resolução nº 19, de 1987

Art. 1º O artigo 1º da Resolução nº 19, de 1987, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º É a Prefeitura Municipal de São Leopoldo, Estado do Rio Grande do Sul, nos termos do artigo 2º da Resolução nº 93, de 11 de outubro de 1976, alterada pela Resolução nº 140, de 5 de dezembro de 1985, ambas do Senado Federal, autorizada a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 240.000 UPC, junto à Caixa Econômica Federal, esta na qualidade de agente financeiro da operação, destinada a promover a execução integrada de obras referentes aos projetos específicos de sistema viário, esgoto pluvial, no Município, obedecidas as condições admitidas pelo Banco Central do Brasil, no respectivo processo.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.
Senado Federal, 15 de maio de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

SUMÁRIO

1 — ATA DA 26ª SESSÃO, EM 18 DE MAIO DE 1987

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Mensagens do Senhor Presidente da República

— N.ºs. 83, 84 e 85/87 (n.ºs. 128, 129 e 130/87, na origem), restituindo autógrafos de projetos de lei sancionados.

— N.º 86/87 (n.º 132/87, na origem), solicitando a retirada da Mensagem nº 45, de 27 de fevereiro de 1987.

1.2.2 — Comunicação da Presidência

Recebimento do Ofício nº S/8, de 1987, do Prefeito de Gandu, Estado da Bahia, solicitando a retificação da Resolução nº 346/86.

1.2.3 — Requerimento

N.º 73/87, do Senador Irapuan Costa Júnior e outros, solicitando a criação de Comissão

Especial, com finalidade de levantar o grau de estatização da economia brasileira e participação das empresas estatais no endividamento externo e interno do País.

1.2.4 — Discursos do Expediente

SENADOR JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Refuta acusações da imprensa ao seu trabalho na Constituinte.

SENADOR IRAM SARAIVA — Protesta contra citação errônea sobre seu passado político no “Anuário de 1987, da Enciclopédia Britânica do Brasil”.

EXPEDIENTE**CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL****PASSOS PÔRTO**

Diretor-Geral do Senado Federal

AGACIEL DA SILVA MAIA

Diretor Executivo

LUIZ CARLOS DE BASTOS

Diretor Administrativo

JOSECLER GOMES MOREIRA

Diretor Industrial

LINDOMAR PEREIRA DA SILVA

Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Semestral	Cz\$ 264,00
Despesa c/ postagem	Cz\$ 66,00
(Via Terrestre)	
TOTAL	330,00
Exemplar Avulso	Cz\$ 2,00

Tiragem: 2.200 exemplares.

1.2.5 — Comunicação da Presidência

Convocação de sessão conjunta a realizar-se hoje, às 19 horas, com Ordem do Dia que designa.

1.3 — ORDEM DO DIA

Comparecimento do Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Dr. José Reinaldo Carneiro Tavares, em atendimento à convocação feita através do Requerimento nº 66, de 1987.

1.3.1 — Ingresso do Senhor Ministro no Plenário**1.3.2 — Exposição do Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares****1.3.3 — Interpelações ao Senhor Ministro dos Transportes**

Senadores Carlos Chiarelli, Afonso Camargo, Mário Maia, Virgílio Távora, João Menezes, Itamar Franco, Alexandre Costa e Louremberg Nunes Rocha.

1.3.4 — Comunicação da Presidência

Cancelamento da sessão conjunta convocada anteriormente para as 19 horas de hoje.

1.3.5 — Interpelações (continuação)

SENADORES Mansueto de Lavor, Nabor Júnior, Rachid Saldanha Derzi, Rui Bacelar, Iram Saraiva, Jarbas Passarinho, Marcondes Gadelha e Fernando Henrique Cardoso.

1.3.6 — Comunicação da Presidência

Convocação de sessão extraordinária a realizar-se 4ª-feira, dia 20, às 18 horas e 30 minutos, com Ordem do Dia que designa.

1.4 — ENCERRAMENTO**2 — DISCURSOS PRONUNCIADOS EM SESSÃO ANTERIOR**

— Do Senador Chagas Rodrigues, proferido na sessão de 15-5-87.

— Do Senador José Agripino, proferido na sessão de 15-5-87.

3 — ATOS DO PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL

Nºs. 129 e 132, de 1987

4 — PORTARIA DO DIRETOR-GERAL

Nº 13, de 1987

5 — MESA DIRETORA**6 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS****Ata da 26ª Sessão, em 18 de maio de 1987****1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 48ª Legislatura****Presidência dos Srs. Senadores Humberto Lucena e Dirceu Carneiro**

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

— Mário Maia — Aluizio Bezerra — Nabor Júnior — Leopoldo Perez — Odacir Soares — Ronaldo Aragão — João Menezes — Almir Gabriel — Jarbas Passarinho — João Castelo — Alexandre Costa — Edison Lobão — Chagas Rodrigues — Hugo Napoleão — Virgílio Távora — Cid Sábóia de Carvalho — Mauro Benevides — José Agripino — Lavoisier Maia — Marcondes Gadelha — Humberto Lucena — Antonio Farias — Mansueto de Lavor — Teotônio Vilela Filho — Albano Franco — Francisco Rollemberg — Lourival Baptista — Jutahy Magalhães — Ruy Bacelar — José Ignácio Ferreira — Gerson Camata — João Calmon — Jamil Haddad — Afonso Arinos — Itamar Franco — Ronan Tito — Severo Gomes — Fernando Henrique Cardoso — Mário Covas — Mau-

ro Borges — Iram Saraiva — Irapuan Costa Júnior — Pompeu de Souza — Maurício Corrêa — Meira Filho — Louremberg Nunes Rocha — Márcio Lacerda — Rachid Saldanha Derzi — Wilson Martins — Leite Chaves — Afonso Camargo — José Rícha — Dirceu Carneiro — Nelson Wedekin — Carlos Chiarelli — José Paulo Bisol — José Fogaça.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — A lista de presença acusa o comparecimento de 57 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declarou 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 83/87 (nº 128/87, na origem), de 15 de maio do corrente ano, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 7, de 1987, (nº 79/87, na Casa de origem), que altera dispositivo da Lei 7.194, de 11 de junho de 1984, que autorea a inclusão de recursos da União, e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei nº 7.599, de 15 de maio de 1987)

Nº 84/87 (nº 129/87, na origem), de 15 de maio do corrente ano, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº, de 1987 (nº 78/87, na Casa de origem),

que dispõe sobre gratificação a ser concedida a engenheiros agrônomos e dá outras providências.

(Projeto que se transformou na lei nº 7.600, de 15 de maio de 1987).

Nº 85/87 (nº 130/87, na origem) 15 de maio do corrente ano, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 6, de 1987 (nº 82/87, na Casa de origem), que altera a redação do art. 4º da Lei nº 6.932, de 7 de julho de 1981, que dispõe sobre as atividades do médico residente e dá outras providências.

(Projeto que se transformou na Lei nº 7.601, de 15 de maio de 1987)

De retirada de matéria:

MENSAGEM

Nº 86, de 1987

(nº 132/87, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Senado Federal:

Submeto a Vossas Excelências o pedido de retirada da Mensagem nº 45, de 27 de fevereiro de 1987, que indicou o nome do Senhor Embaixador Rubens Antonio Barbosa para missão diplomática junto à Delegação do Brasil para o Desarmamento e os Direitos Humanos.

Ocorre que o referido diplomata assumiu alta função no Ministério da Fazenda não havendo razão, portanto, para concluir o processo de sua indicação.

Brasília, 15 de maio de 1987. — **José Sarney**.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O expediente lido vai à publicação.

Do expediente lido consta a Mensagem nº 86, de 1987, do Senhor Presidente da República, que é deferida por esta Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — A presidência recebeu, do Prefeito de Gandu, Estado da Bahia, o Ofício nº S/8, de 1987, solicitando a retificação da Resolução nº 346, de 1986, que autorizou aquele Município a contratar operação de crédito no valor de Cz\$ 21.611.285,00 (vinte e um milhões, seiscentos e onze mil, duzentos e oitenta e cinco cruzados).

Nos termos da Resolução nº 1, de 1987, a presidência designará, oportunamente, o Relator da matéria.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Sobre a Mesa, requerimento cuja leitura será feita pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO

Nº 73, de 1987

Proposta para Constituição de Comissão Especial.

Ao Exmº Sr. Presidente do Senado Federal. Senhor Presidente:

Os abaixo assinados, senadores com assento nesta Casa vêm propor, nos termos do Regimento Interno.

Criação de Comissão Especial

Finalidade — Levantar o grau de estatização da economia brasileira e participação das empresas estatais no endividamento externo e interno do País.

Prazo de Duração — 90 dias (noventa dias.)

Número de membros — 7 (sete.)

Sala das Sessões, 5 de maio de 1987. — **Irapuá Costa Jr. — Olavo Pires — Mauro Borges — Iram Saraiva — Francisco Rollemberg — Rachid Saldanha Derzi — Chagas Rodrigues — Edison Lobão — Almin Gabriel — Nelson Wedekin — Louremberg Nunes Rocha — José Fogaça — Nabor Júnior — Ronaldo Aragão — Cid Saboia de Carvalho — Leopoldo Peres — Wilson Martins — Meira Filho — João Lobo — Mário Covas — Márcio Lacerda — Aluizio Bezerra — Hugo Napoleão — Afonso Camargo — Gerson Camata.**

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O requerimento lido será publicado e incluído em Ordem do Dia.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador José Ignácio Ferreira.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA (PMDB — ES. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Há os que aceitam situações vexatórias ou escandalosas, e silenciam, por lhes faltar o respaldo da verdade. Uma espécie de paralisia que reduz ao mutismo e a uma indiferença fingida aqueles a quem se imputa fundadamente a autoria de um fato ilícito, imoral ou mesmo irregular.

Não é, felizmente, o meu caso. E por isso estou usando da palavra agora.

Dois jornais importantes deste País **Correio Braziliense** e **Jornal do Brasil** atribuíram-me a prática de um fato singular: o de ter copiado e apresentado como minhas, centenas de sugestões encaminhadas ao Congresso Nacional por diversas entidades, sugestões essas que se encontravam arquivadas no computador do PRODA-SEN à disposição de todos os Constituintes. As alusões, com características de achincalhe, foram reiteradas mais recentemente na importante coluna do Zózimo, do **Jornal do Brasil**, depois de publicadas, por ambos os jornais, as explicações que solicitei.

Tais acusações foram sacadas do abstrato, a partir de fonte preservada pelo jornalista, mas que não teve o escrúpulo de usar o profissional de Imprensa como instrumento de sua torpeza e proteger-se da verdade escondendo-se atrás dele.

Tenho seguras informações de que a mesma pessoa orquestrou todo o episódio das publicações, feitas em dias alternados da mesma semana. E em seguida passou a enviar, de Brasília, cartas anônimas às redações dos jornais, anexando recortes das primeiras notas e agredindo também outros parlamentares.

A verdade, entretanto, é uma só: não utilizei sequer uma das dezenas de milhares de sugestões armazenadas no computador do PRODA-SEN à disposição de todos os Constituintes. E não o fiz porque simplesmente não me sobrou tempo para tanto. Durante alguns meses me dedi-

quei, com o auxílio de colegas advogados, juristas, professores universitários, a formulação de centenas de propostas que vim à apresentar à Constituinte. Fruto sobretudo de consulta direta à sociedade civil, através de vários de seus segmentos com os quais pessoalmente me avistei.

O Sr. Chagas Rodrigues — Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Ouço V. Exª, com muito prazer.

O Sr. Chagas Rodrigues — Acha, se V. Exª me permite, até certo ponto, desnecessário essa intervenção de V. Exª. Sabemos que alguns Congressistas, muito ocupados, são, às vezes, criticados porque não trabalham, V. Exª, ao contrário ofereceu um grande número de emendas, levou o seu espírito público a tal ponto que quis, realmente, colaborar na elaboração da nova Constituição. De modo que, pelo fato de ter trabalhado e oferecido um elevado número de sugestões, V. Exª, só merece as nossas congratulações. Se V. Exª tivesse ido ao PRODASEN para tomar conhecimento daquelas sugestões e apelos vindos diretamente do povo, e V. Exª mesmo disse que não teve tempo para fazê-lo, ainda assim V. Exª seria merecedor dos nossos aplausos porque, nesta hora, nós, Constituintes, somos todos representantes do povo e é nosso dever ir ao encontro das aspirações populares. De modo que V. Exª pode ficar certo de que, com a sua expressão intelectual, um homem de valor intelectual, um homem sabidamente honrado e eficiente, tem, da nossa parte, e sempre teve, o melhor conceito possível.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Quero agradecer a V. Exª, eminente Senador Chagas Rodrigues, o aparte com que V. Exª me dá esse respaldo, numa hora em que eu precisava dizer da tribuna do Senado o que estou dizendo.

O Sr. Wilson Martins — Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Tem o aparte V. Exª, eminente Senador Wilson Martins.

O Sr. Wilson Martins — O nosso relacionamento remonta a muitos anos, quando ambos, no exercício da advocacia, não da advocacia profissional simplesmente, mas da advocacia dos nossos colegas no âmbito da Ordem dos Advogados, exercíamos, eu a Presidência da Seccional do Mato Grosso do Sul, que inaugurarei por sinal, e V. Exª, a do Espírito Santo. Naquele período já V. Exª mostrava a sua competência, a sua probidade e o seu dinamismo. Competência, probidade e dinamismo que V. Exª projetou na vida nacional, não somente através da Ordem, como da sua vida parlamentar, discutindo aqui, apresentando proposições, indicações a propósito de todos os grandes problemas de interesse nacional. V. Exª tem o respeito desta Casa, tem, portanto, o meu humilde respeito. Não poderia deixar de solidarizar-me com V. Exª, no momento em que fala sobre as emendas oferecidas à futura Constituição. E quanto à notícia desairosa a seu respeito, em dois órgãos da imprensa nacional, queria dizer que nós, políticos, somos alvos, de maneira generalizada, de apreciações desse tipo. Temos também que resguardar a nossa imagem, por um lado, e por outro, ter a serenidade com que V

Ex^a agora se defende. Explicando os fatos, V. Ex^a põe fim a essa questão. Muito obrigado a V. Ex^a.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado a V. Ex^a, Senador Wilson Martins, eu que aprendi a admirar V. Ex^a exatamente nos tempos das nossas lutas na OAB, durante o período do autoritarismo, em que a OAB se destacou como importante bastião em defesa da sociedade civil.

O Sr. Afonso Arinos — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte ao Senador Afonso Arinos.

O Sr. Afonso Arinos — Gostaria de dar um aparte não de apoio nem de estímulo, porque V. Ex^a não necessita disto, mas o testemunho, quando da minha passagem pelo Espírito Santo, do trabalho, do prestígio, da autoridade, do respeito que cercam V. Ex^a no seu Estado Natal, e que entre nós, todos os seus colegas do Senado, é sabido, reconhecido e proclamado. Eu sei que V. Ex^a começou a sua carreira muito cedo, membro do Ministério Público. V. Ex^a foi Vereador, V. Ex^a foi Deputado estadual, V. Ex^a foi Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil, da Seção do seu Estado e participou da direção geral dessa entidade na sua configuração internacional em França. V. Ex^a tem muitos trabalhos publicados — tenho a honra de dispor de alguns deles — sobre Administração Pública, sobre Economia, sobre Direito Interno, sobre Direito Internacional. V. Ex^a é um homem jovem, a sua ascensão, a sua subida na carreira política não estará nunca protegida contra os percalços, as insídias, as maldades que a concorrência, até a concorrência inútil, que a concorrência inatingível pode despertar em certos espíritos que não se habituam à tranquilidade, à ascensão vitoriosa de uma juventude dotada intelectualmente, guamecida moralmente e dedicada nacionalmente ao nosso País. Estou repetindo aquilo que ouvi dos seus companheiros, dos seus colegas, dos seus patrícios, a gente do Espírito Santo, que me acolheu com tanta generosidade por ocasião de um recente acontecimento cultural. Quero trazer a V. Ex^a a expressão da minha Bancada, que eu quis representar neste momento, a Bancada do Estado do Rio de Janeiro, prestando as homenagens que V. Ex^a merece. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Quero agradecer, e muito, a V. Ex^a, eminente Senador Afonso Arinos. O aparte de V. Ex^a realmente me comove muito. V. Ex^a sabe dos cultos íntimos que rendo a V. Ex^a desde os bancos escolares, e fico muito feliz e muito homenageado com este aparte que V. Ex^a me ofereceu.

O Sr. Nabor Júnior — Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte a V. Ex^a.

O Sr. Nabor Júnior — Nobre Senador José Ignácio Ferreira, no momento em que V. Ex^a assume a tribuna desta Casa para apresentar sua defesa acerca do noticiário de alguns órgãos da imprensa nacional, quero hipotecar minha total e irrestrita solidariedade a V. Ex^a, porque reconheço a seriedade, a competência e a dedicação com

que V. Ex^a tem-se havido nesta Casa no exercício do mandato que o povo capixaba lhe conferiu. Por outro lado, quero ressaltar também a maneira com que V. Ex^a granjeou aqui o respeito e a admiração dos seus colegas, tanto assim que hoje ocupa, com muita competência, o cargo de 1^o Vice-Presidente desta Casa, além de ter exercido outras funções públicas no seu Estado, e ter presidido a Ordem dos Advogados do Brasil, Seção do Espírito Santo, durante dois mandatos. Aceite, portanto, a minha total solidariedade neste momento em que V. Ex^a está sendo tão injustiçado. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado, Senador Nabor Júnior. Quero agradecer a V. Ex^a, que sabe bem do apreço e da admiração que lhe devoto.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte ao nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Estou ouvindo a fala de V. Ex^a, e estou notando que há uma preocupação sua ante as críticas, que por certo são maldosas, endereçadas a V. Ex^a. E numa época em que muito se criticava os que não fazem nada, há de se encontrar um tempinho, um pouco de espaço para criticar os que fazem muito. E a Constituinte, que estamos vivendo, com tanta dedicação, fica assim sujeita às más interpretações, que só são muitas porque o trabalho realmente é grandioso. Mas para que V. Ex^a tenha uma noção de como isto é injusto, basta dizer que o seu *curriculum* hoje se acresce com o pronunciamento do destacado e grande jurista nacional, grande intelectual Afonso Arinos de Melo Franco. Para mim, o pronunciamento do Senador Afonso Arinos é um verdadeiro diploma a mais para V. Ex^a, neste momento em que, ferido, vem à tribuna do Senado Federal para trazer não sei se seu protesto, não sei se sua mágoa, mas, na pior das hipóteses, a sua versão, à verdade dos fatos, nesta hora em que atinge-lhe a personalidade através de notas que não correspondem à verdade dos fatos. Se V. Ex^a copiou do povo para apresentar suas sugestões, fez muito bem; se copiou do seu Estado, fez melhor ainda; se ores, fez muito certo, porque para isso existem os computadores guardando a vontade popular, guardando os pronunciamentos populares, guardando em outros níveis as sugestões endereçadas à Constituinte. Não sei nem se é necessário o pronunciamento de V. Ex^a, como já falou o eminente Senador Chagas Rodrigues. O seu pronunciamento no Senado da República é talvez muito mais uma questão psicológica, uma questão de foro íntimo, o não querer guardar uma mágoa sem um protesto, do que propriamente uma necessidade para o povo brasileiro e, de modo especial, para o seu povo. Se nós aqui no Senado o conhecemos tão bem, se a Ordem dos Advogados do Brasil guarda de V. Ex^a uma imagem tão séria, tão certa e tão pura, se todos sabemos, de outras esferas da Nação, como se comporta V. Ex^a, como é que seu Estado terá dúvidas do seu nome, da sua personalidade, do seu proceder, da sua sapiência, da sua competência e do seu devido trabalho? Portanto, que fique o pronuncia-

mento de V. Ex^a apenas como um registro de ordem psicológica, o ego que exige esse protesto que se ergue no Senado da República, mas a opinião pública por certo dispensa totalmente as suas e as nossas palavras que ocorrem, agora, no entanto, mais pelo dever de justiça do que pelo dever de informar a opinião pública. É este o meu juízo a respeito do que fala V. Ex^a.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Agradeço a V. Ex^a, o aparte, nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho. V. Ex^a sabe que, em pouco tempo de convívio, já percebeu a admiração enorme que passei a nutrir por V. Ex^a, por sua competência, pelo seu espírito público, pela sua lealdade e pelo seu cavalheirismo.

Muito obrigado a V. Ex^a.

O Sr. João Menezes — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte ao nobre Senador João Menezes.

O Sr. João Menezes — Esse é um pequeno grande assunto. Pequeno, porque é um assunto de muro baixo, um assunto sem maior profundidade; e está-se tomando grande porque V. Ex^a trouxe-o ao Plenário. Não estou aqui para lhe prestar solidariedade, porque V. Ex^a não precisa de minha solidariedade para este assunto, mas para prestar-lhe a minha homenagem pelo trabalho que vem desenvolvendo tanto na Assembléia Constituinte, como no Congresso Nacional e no Senado da República, acompanhando todos os assuntos de interesse nacional e estando sempre na vanguarda dos grandes debates. Receba, portanto, as minhas homenagens, nesta hora em que V. Ex^a assume a tribuna.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado, a V. Ex^a, nobre Senador João Menezes, pela gentileza e pela densidade das suas palavras.

O Sr. Maurício Corrêa — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte ao nobre Senador Maurício Corrêa.

O Sr. Maurício Corrêa — Quero trazer a V. Ex^a a minha irrestrita solidariedade. Tivemos o prazer de conviver na direção da Ordem dos Advogados do Brasil. V. Ex^a, como Presidente da valorosa seção do Estado do Espírito Santo, e eu, como Presidente do Distrito Federal. Registro, aqui, para os Anais desta Casa, que V. Ex^a foi um dos mais atuantes, altivos, e preparados Presidentes da Ordem dos Advogados, apresentando as mais lúcidas propostas para o aprimoramento da nossa instituição. Portanto, as alevisias assacadas contra V. Ex^a, pelos jornais aqui referidos, na verdade, não podem, de jeito nenhum atingir V. Ex^a, porque conhecemos de perto a sua atuação e o seu prestígio na Ordem dos Advogados. Acho que V. Ex^a não deve se intimidar nem se preocupar com ataques dessa natureza. V. Ex^a tem o meu apoio, a minha solidariedade.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Agradeço a V. Ex^a, meu companheiro de muitas lutas na OAB, que tanto realizou não só pela reconstitucionalização que estamos buscando, neste País, como pela abertura de um caminho no rumo da redemocratização que, mais do que a reconstitucionalização, é o que nos interessa.

O Sr. Mauro Benevides — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte a V. Ex^a.

O Sr. Mauro Benevides — Nobre Senador José Ignácio Ferreira, desejo oferecer à Casa o meu testemunho do espírito público de V. Ex^a especificamente no tocante à sua atuação como Constituinte. Seguidas vezes, V. Ex^a manteve contato comigo na condição de 1^o-Vice-Presidente da Mesa da Assembléia, para que eu o mantivesse informado daqueles prazos que teriam que ser cumpridos para formulação das propostas de emenda. E via, nas sucessivas interpelações de V. Ex^a, aquele espírito público, aquela ânsia de participar, aquele desejo de promover alterações estruturais na Carta Magna brasileira, sobre os aspectos econômico, político e social. Acho que, por isso, V. Ex^a deve merecer o nosso apreço e a nossa admiração pelo trabalho que desenvolveu.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado, nobre Senador Mauro Benevides, por estas palavras que tanto me tocam.

O Sr. Pompeu de Souza — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Com prazer.

O Sr. Pompeu de Souza — Senador, quero apenas trazer, mais do que a solidariedade, a declaração de que V. Ex^a paira acima de todas as picuinhas, de todas as intrigas, e de todas as deformações da realidade. Por sua atuação nesta Casa — à qual acabo de chegar —, V. Ex^a se fez conhecido pela maneira como sempre se portou na vida pública, à qual está acima de quaisquer propósitos de denegrir o seu mérito, a sua formação, a sua retidão de caráter, de vida limpa e brilho de inteligência, que o isentam de todas as manobras que pretendem amesquinhá-lo.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado a V. Ex^a, nobre Senador Pompeu de Souza.

Sr. Presidente, vou concluir, dizendo:

Se, ao reverso, tivesse utilizado sugestões contidas no computador do PRODASEN, estaria agindo de forma absolutamente incensurável e até elogiável, na medida em que tais sugestões estão ali precisamente para isto, somente chegariam à consideração da Assembléia Nacional Constituinte se subscritas por um Parlamentar Constituinte.

Onde, pois, o fundamento para tais notas, em jornais tão acreditados e em colunas tão lidas?

Srs. Senadores:

Pensei muito antes de trazer este assunto ao Plenário do Senado Federal, sobretudo porque não teria o direito de falar, da altitude nacional desta Tribuna, de um assunto que apenas a mim dissesse respeito. Por outro lado, não posso e não quero confundir-me com a instituição de que faço parte. E não reclamo privilégios. Não tenho pretensão a favores ou a tratamento especial. Não postulo guarda-chuvas para a minha dignidade ou reputação. O que tenho é o direito ao respeito devido, a minha condição de cidadão e à repre-

sentatividade que detenho — e exercito com absoluta dignidade.

Sobretudo, porque não sou alguém sem história, sem mensagem e sem biografia. Tenho mais de 25 anos de advocacia. Sou procurador da justiça (aposentado precocemente pelo movimento de 1964). Fui conselheiro seccional e federal da OAB em vários biênios, vice-Presidente da União Internacional dos Advogados e Presidente da Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal.

Fundador do MDB para lutar contra o autoritarismo, enfrentei riscos. Lutei pela liberdade de imprensa. Lutei contra a censura aos jornais. Fui cassado. Perdi direitos políticos por 10 anos. Fui preso e processado. Duas vezes. Presidente da OAB em meu Estado, arrastei os tempos duros das bombas da OAB, da ABI e do Rio Centro. E iniciei a luta em favor da anistia ampla, geral e irrestrita, com um livro e um périplo por todo este País.

Hoje, na travessia para a plenitude democrática, os riscos políticos que tenho o dever de enfrentar são bem outros — não são mais o da cassação, os do exílio possível, os da tutura e até do assassinato — são os riscos da democracia, que exige das Lideranças uma permanente postura ética, porque a sociedade livre não é comandada. É liderada a partir da pedagogia do exemplo dos Líderes que livremente ela escolhe.

E na democracia, como na República, não se prescinde de um sólido alicerce ético. Um parlamentar que tenha perdido a sensibilidade para a importância de seu exemplo como homem público, não tem como manter legítimo o exercício de seu mandato, porque representação pressupõe respeito e pressupõe credibilidade.

Por isso, Sr. Presidente, fere fundo o deboche gratuito, a tentativa de descrédito que, respaldada no nada, pode entretanto comprometer reputações construídas na luta séria de anos em favor de idéias de justiça social e liberdade, entre os quais o da própria liberdade de imprensa.

Sei — é certo — como essas coisas ocorrem. E, por isso mesmo, não posso e não devo culpar o jornalista pelo enlço que sofreu de sua fonte. Há canalhas para tudo, que vivem da dissimulação, do embuste, do estelionato moral. Homens-cebola, sem carço, adversários gratuitos de comportamento sempre enganoso, que não se credenciam nem mesmo ao nosso respeito.

A Imprensa, que eles ilaqueiam sem nenhum respeito à sua importância institucional, irá, a cada fato como este, desmascarando esses covardes que têm nome, endereço e, às vezes, até um mandato. E seu dever fazer isto! O meu dever não leva sequer em consideração essas coisas. Porque não luto por uma imprensa com este ou aquele comportamento. Eu tenho o dever de lutar, sim, apenas por uma imprensa livre.

O Sr. Fernando Henrique Cardoso — Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Estas, Sr. Presidente, são as considerações que me cumpria fazer.

Antes, concedo o aparte ao eminente Líder do meu Partido, Senador Fernando Henrique Cardoso.

O Sr. Fernando Henrique Cardoso — Sr. Senador, antes que V. Ex^a termine o seu pronunciamento, queria deixar registrada aqui, como Líder do PMDB no Senado, como seu companheiro, a minha solidariedade. Tenha V. Ex^a a certeza de que no julgamento dos seus Pares e no julgamento da opinião deste País, o seu comportamento está, absolutamente, acima de qualquer suspeita ou de qualquer atitude que possa, por razões que desconheço, tentar denegrir qualquer ato de sua parte. Sou testemunha do esforço imenso — e aqui me pede o Líder do PFL que, também junte a voz do PFL ao meu pronunciamento, e o faço gostosamente — mas sou testemunha, como todos nós, da correção absoluta de V. Ex^a como Senador, um dos companheiros que mais trabalham e com os quais a Bancada sempre contou. Conte, portanto, com a solidariedade partidária.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado, eminente Senador Fernando Henrique Cardoso, e muito obrigado Senador Carlos Chiarelli, por quem o meu eminente Líder se pronunciou.

O Sr. Gerson Camata — V. Ex^a me concederia um aparte, nobre Senador?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Concedo o aparte a V. Ex^a, eminente Senador Gerson Camata.

O Sr. Gerson Camata — Nobre Senador José Ignácio Ferreira, como membro da Bancada do Espírito Santo, companheiro de V. Ex^a há muitos anos na vida pública, eu quero, juntando a minha solidariedade à do Senador Edison Lobão que, em consequência do término do tempo de V. Ex^a não terá tempo para apartear-lo, hipotecar, também, a nossa solidariedade e o testemunho do seu esforço, do seu trabalho permanente numa vida pública sempre produtiva, em favor do Espírito Santo.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Muito obrigado, Senador Gerson Camata, o seu aparte tem um sentido especial por ser V. Ex^a um conterrâneo e companheiro de tantas lutas.

Estas são as considerações, Sr. Presidente que me cumpria fazer, não concito o Senado a nenhuma solidariedade, apenas o convido a uma reflexão sobre situações Kafkianas como essa, que podem ser criadas a partir de intrigas que ganham espaços nos jornais.

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

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Iram Saraiva.

O SR. IRAM SARAIVA (PMDB — GO. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Entendo que o fato mais importante da pauta do dia, realmente, é a inevitável construção — e, hoje, eu tenho certeza de que o Sr. Ministro dos Transportes provará isto — da estrada Norte-Sul mas, lamentavelmente, sou obrigado, assim como o faz, também, o nobre Senador José Ignácio Ferreira, a usar, por alguns minutos, a tribuna do Senado por uma razão, a de que sou vítima de uma injustiça.

Abrindo o Anuário de 1987 da Enciclopédia Britânica do Brasil — logicamente, os fatos de 1986 — deparei com uma informação inverídica e desonesta. E o que é pior, Srs. Senadores, é que, enquanto Professor de História, durante muitos anos, sempre indiquei, nas minhas bibliografias, a Enciclopédia Britânica Brasileira como sendo uma das fontes irrefutáveis no aspecto histórico, geográfico e, sobretudo, quando, nos seus anuários, traz os eventos dos Estados. Sempre se pautou por notícias verdadeiras, portanto, fatos históricos permanecem, mas, lamentavelmente, acontece ser eu a vítima quando observo que essa Enciclopédia comete um verdadeiro delito contra o meu passado, no instante em que, à página 86, faz uma referência, que passo a ler a V. Ex^s que é nada mais do que uma linha e meia, mas que marca o meu nome de forma errônea na História brasileira. Diz a Enciclopédia: "Iran Saraiva, biônico, da antiga ARENA, agora, beneficiado pelo voto."

Ora, Sr. Presidente, Srs. Senadores, quem neste País não conhece a minha atuação? Sou um emedebista histórico. E para provar aos editorialistas da Enciclopédia Britânica Brasileira, deixo alguns poucos dados, porque, aliás, a minha vida não é rica em dados, como a de V. Ex^s. Mas, para esclarecimento, fui Vereador em 1972, em Goiânia, eleito, portanto, não biônico, com 3.563 sufrágios. Saio imediatamente para ser Deputado Estadual; em 1974, portanto, mais uma vez, eleito, dessa feita com 19.278 votos. Saio de Goiás, chego ao Congresso Nacional para o primeiro mandato, como Deputado Federal em 1978, com 34.186 votos. Já pelo segundo mandato como Deputado Federal, em 1982, chego com 112.184 votos. E, agora, chego à mais alta Casa de Legislação deste País, como Senador da República, com 973.728 votos, portanto, a mais expressiva votação do meu Estado.

Lamentavelmente, uma enciclopédia inserir o meu nome como biônico, é alguma coisa que eu não poderia, embora haja na pauta um assunto relevante, deixar passar em claro. Primeiro, condei como Deputado Federal, como Deputado Estadual e Vereador a bionicidade, porque entendo que, para os cargos eletivos, todos os homens terão que ser eleitos. E sei mesmo que muito dos meus Pares, hoje, aqui, com seus mandatos concorreram e provaram que a bionicidade não era o melhor caminho, por isso disputaram o voto. Agora, se por acaso eu tivesse participado de outro partido, eu assumiria, mas é preciso que a Enciclopédia Britânica, esta sim, assumia o fato histórico com maior riqueza de detalhe. Volto a reafirmar a esta Casa, que fui emedebista histórico, sou membro do PMDB, único partido a que pertenci até hoje. E por que uma Enciclopédia, que eu tinha até aqui como séria e honesta, publica um verdadeiro improprio dessa natureza? Por esta razão trago a apreciação desta Casa e solicitaria mesmo que a Mesa do Senado da República fizesse com que esta Enciclopédia não veiculasse mais o livro de 1987 sem antes fazer a correção, Sr. Presidente. Eu não aceitaria a errata, porque como professor sei que as erratas são apenas lidas por aqueles que curiosamente adentram as enciclopédias. E não quero passar à História como sendo homem que aceitou mandato não legitimado pelo povo.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. IRAM SARAIVA — Concedo o aparte a V. Ex^a com muito prazer, nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Indago de V. Ex^a se é realmente a Britânica, ou se é a Mirador, ou a Barsa que são enciclopédias que editam em Língua portuguesa. A Britânica é toda editada em Inglês. Estou lendo aqui em português, estou achando estranho que seja o texto da própria Enciclopédia Britânica.

O SR. IRAM SARAIVA — Nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho, trata-se do Livro Ano de 1987, da Enciclopédia Britânica do Brasil — logicamente, ela tem o autorizo da Enciclopédia Britânica, que tem a responsabilidade editorial em Chicago.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Quero, então, atento a essa informação de V. Ex^a, repudiar esse nível de informação, solidário ao que acabo de escutar. Realmente, a História, muitas vezes, se faz muito falsa graças a um dado erroneamente posto e, com toda certeza, a bionicidade que foi aceita neste País não é aceita psicologicamente por aquelas pessoas, como V. Ex^a, que sempre lutaram contra ela e que tiveram no voto a única razão do mandato conseguido ao longo dos anos na carreira política. Sou solidário, portanto, a V. Ex^a, repudio esse erro, e digo que não é verdade que a Enciclopédia Britânica não contenha erros, porque, durante muitos anos, levou-se à crença, mesmo por força da propaganda, que a Enciclopédia Britânica não continha erros. Confesso a V. Ex^a — digo isso com humildade — que nas minhas pesquisas, quando vou a muitas fontes, já encontrei muitos defeitos na própria Britânica, defeitos de dados, defeitos na exposição de teses filosóficas e muitos informes que não guardam a menor precisão. Nisso há o risco de ferir não somente a V. Ex^a, mas de ferir a história parlamentar brasileira, da qual V. Ex^a é uma importante personagem, ao longo da sua luta para conseguir mandatos, ao longo do seu desempenho. E V. Ex^a não tem esse feito que a informação dá, V. Ex^a foi exatamente uma das pessoas que pugnam na trincheira adversa, na posição totalmente adversa. Faço este registro, juntando a minha solidariedade à do companheiro, a solidariedade que o companheiro necessita e, não apenas necessita, merece. É um reparo que deve ser feito. Esta edição não pode continuar circulando, porque vamos consagrar um erro, para um Brasil já tão torpedeado por tantos e tantos erros e tantas e tantas más informações. Acho que é necessário que o Senado da República faça uma diligência e procure que seja obstruído imediatamente o ato distribuidor deste livro, quer dizer a distribuição desta obra e a sua comercialização, até que se substitua nas edições aquilo que me parece que, além do erro, torna-se, não apenas por ser um erro, uma ofensa. Quem sabe se não há um dolo por trás disso? Quem sabe se o redator não é um adversário de V. Ex^a? Quem sabe se a pessoa que cometeu esse engano não o fez num instante de plena consciência, sabendo que estava ofendendo e fazendo para ofender, muito embora soubesse que não era verídica a informação prestada. Recolha, portanto, V. Ex^a a minha

solidariedade, neste episódio que me parece que V. Ex^a nele tem o máximo de razão e justiça nas suas palavras de protesto.

O SR. IRAM SARAIVA — Agradeço a V. Ex^a, nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho.

— Eu diria que a História realmente não reporta os fatos com correção, porque muitas vezes o historiador ou a fonte, ou calúnia ou tergiversa; ou, como bem colocou V. Ex^a, muitas vezes o inimigo político ou o inimigo da verdade nos leva a informações não verídicas.

Quando chamo a atenção da Casa, é exatamente por se tratar de uma obra amplamente difundida nas universidades, amplamente difundida nas bibliotecas dos mais estudiosos e não chega a ser um fato simples; é uma nódoa porque nós assumimos uma postura no Brasil, durante o período da ditadura, contra a bionicidade, embora eu respeite aqueles que a aceitaram, mas propugnei pelos pleitos livres e diretos. Acho que a informação errônea, principalmente histórica e geográfica, no que diz respeito a meu Estado, o Estado de Goiás, não abrimos mão disso porque embora novo na vida pública, não queremos passar à História como uma nódoa.

O Sr. Chagas Rodrigues — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. IRAM SARAIVA — Concedo o aparte ao nobre Senador Chagas Rodrigues.

O Sr. Chagas Rodrigues — Nobre Senador Iram Saraiva, na realidade, V. Ex^a não foi agredido, agredida foi a História, a História Política do nosso País, a História Parlamentar do nosso País. De modo que V. Ex^a pode ficar tranqüilo. Todos aqueles que estão realmente interessados nos problemas políticos do nosso País, na história dos homens públicos, esses sabem que V. Ex^a, por uma questão de fidelidade à História, de respeito aos nossos adversários antigos, muitos hoje, até cor-religionários, mas respeitamos a posição de cada um, todos queremos que aqueles que escreveram para orientar e instruir, respeitem a verdade dos fatos. Se V. Ex^a nunca foi biônico, tem o direito de ser considerado um homem que nunca foi biônico. Portanto, o que se ofendeu aí foi a verdade histórica. Se em nosso País, ao lado da liberdade de imprensa, que eu defendo, houvesse responsabilidade e a ação indenizatória, como há em outros países, V. Ex^a teria direito a uma grande indenização, inclusive para publicar em todos os jornais do País a verdade histórica. V. Ex^a tem a nossa solidariedade, mas pode ficar tranqüilo, que essas agonias, esses equívocos estão a acontecer todos os dias. Hoje, com V. Ex^a, amanhã com qualquer um de nós. Eu poderia até mostrar — não trouxe ao Senado — um grande jornal que apresentou — não faz muito tempo, no período dos Presidentes das Subcomissões, — o Senador Chagas Rodrigues como homem de centro-direita. Veja V. Ex^a! Eu achei graça. De modo que V. Ex^a fique tranqüilo porque não são essas observações, não são essas informações deturpadas, que poderão alterar a verdade dos fatos históricos.

O SR. IRAM SARAIVA — Muito obrigado Senador Chagas Rodrigues, mas a questão que levanto é exatamente a bem da história brasileira a bem da reputação que devem ter os documentos históricos do Brasil. Como Professor de História

ria, sobretudo, tinha a preocupação de fazer com que os fatos fossem esclarecidos e gostaria que os companheiros, Senadores da República, atentassem bem, porque se trata de um anuário que cobre todos os Estados, Estado por Estado. Temos que observar isto, porque a juventude está sendo educada por ela e, amanhã, não teremos como resguardar o nosso nome se a enciclopédia, que conseguiu, através da publicidade que ela exerce, grande penetração, publica semelhante erro. Tanto é verdade que o Senador Cid Carvalho chegou até a manuseá-la para entender se, realmente, tratava-se da Enciclopédia Britânica do Brasil, e o é.

O Sr. Mauro Benevides — Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. IRAM SARAIVA — Com muito prazer.

O Sr. Mauro Benevides — Nobre Senador Iram Saraiva, desejo também levar a V. Exª a minha solidariedade diante dessa sua indignada manifestação no Plenário do Senado Federal. Para V. Exª, que escalonou por todos os degraus da hierarquia legislativa, Vereador, Deputado Estadual, Deputado Federal, hoje Senador da República, V. Exª chega a esta Casa com votos que ascenderam quase à casa de um milhão e, portanto, foi uma demonstração inequívoca de que durante toda trajetória como homem público e no coroamento de sua chegada ao topo da escada legislativa, que é o Senado Federal, a mais alta Casa da hierarquia legislativa, V. Exª mereceu a admiração dos seus coestaduanos pela significativa votação obtida. Em nome da liderança do PMDB, e por delegação do nosso Líder, Fernando Henrique Cardoso, desejo expressar a V. Exª a nossa integral solidariedade e a certeza de que V. Exª continuará pontificando nesta Casa como uma das suas figuras mais proeminentes.

O SR. IRAM SARAIVA — Muito obrigado, nobre Senador Mauro Benevides e agradeço também as manifestações de solidariedade do PMDB.

Sr. Presidente, creio que a Mesa poderia comunicar aos editores da Enciclopédia Britânica do Brasil que é necessário que este Anuário não circule dessa forma porque só a errata nos causaria um dano muito grande. E que a Mesa solicitasse aos Srs. responsáveis pela parte editorial, pela parte de pesquisa, que a correção fosse feita. O prejuízo será bem maior se desta forma este Anuário continuar circulando, porque aí a verdade histórica, mais uma vez, será pisada neste País.

Por esta razão, levantei a questão acolhida pelos nobres pares, e solicito a V. Exª que a faça chegar aos responsáveis pela edição, no Brasil, para que a correção seja feita, mas não em forma de errata.

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

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — A Presidência convoca Sessão Conjunta a realizar-se hoje, às dezenove horas, no Plenário da Câmara dos Deputados, destinada à leitura das Mensagens Presidenciais N.ºs 11, 12, 13, 14 e 15, de 1987-CN, referentes aos Decretos-leis N.ºs 2.197 a 2.201.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Passa-se à

ORDEM DO DIA

Em atendimento à convocação feita, através do Requerimento n.º 66/87, comparece, hoje, a esta Casa o Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Dr. José Reinaldo Carneiro Tavares.

Para introduzir S. Exª em plenário, a Presidência designa comissão formada pelos Srs. Senadores Mauro Benevides, João Menezes, Virgílio Távora e Itamar Franco. (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Acha-se em plenário S. Exª o Sr. Ministro dos Transportes, Dr. José Reinaldo Carneiro Tavares.

Convido S. Exª a tomar assento na Bancada da Maioria, ao lado do nobre Líder, Senador Fernando Henrique Cardoso.

Nos termos regimentais, o Sr. Ministro disporá de 1 hora para sua exposição. Para as interpeleções a S. Exª, serão chamados os Srs. Senadores inscritos, que disporão de 10 minutos cada um, sendo assegurado ao Sr. Ministro igual tempo para resposta. Para contraditar o Sr. Ministro, os Srs. Senadores poderão usar de prazo não superior a 5 minutos.

Concedo, portanto, a palavra ao Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Exm.º Sr. Presidente do Senado Federal, Senador Humberto Lucena, Srs. Líderes do Senado Federal, Srs. Senadores, Srs. Deputados:

Atento ao chamado desta Casa, aqui compareço para demonstrar o meu respeito especial pelo poder que V. Ex.ªs integram.

O Senado Federal, reunindo a representação igualitária de todos os Estados e do Distrito Federal, expressa a vontade política dos brasileiros, sem esconder as divergências de interesses das correntes partidárias e das ideologias aqui trazidas, pelo voto majoritário dos eleitores de nosso País.

Nunca, desde há muitos anos, se observou a harmonia que hoje já encontramos no relacionamento entre o Poder Executivo e o Poder Legislativo. Expressões máximas do Executivo de hoje viveram longos anos a experiência do Poder Legislativo.

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República foi parlamentar e emprestou sua participação política à Câmara dos Deputados e ao Senado Federal. Ministros de Estado, Presidentes e Diretores de Autarquias Federais, um sem-número de colaboradores dos mais diversos escalões foram chamados com a experiência legislativa para assumirem postos no Poder Executivo.

E, creio, nem poderia ser diferente. A luta pela redemocratização do País sempre instalou trincheiras nas duas Casas do Congresso Nacional. Nelas, as sementes foram lançadas. O povo colhe os frutos pelas mãos daqueles incansáveis semeadores. Por isto, o Poder Executivo, hoje, repleto de figuras que brilharam, antes, nas tribunas do Senado Federal e da Câmara dos Deputados.

Portanto, é com respeito e satisfação que aqui compareço, para debater os problemas e soluções para os transportes no Brasil.

O Ministério dos Transportes ocupa espaços em todas as dimensões do País. Se não o faz com eficiência maior, há motivos que precisam ser analisados, há situações que precisam ser su-

peradas e há problemas que carecem de soluções justas e oportunas.

A falta de eficiência, hoje, reflete, em diversos casos, a falta de decisão em passado próximo ou distante. Reflete, ainda, a adoção de medidas que o tempo vem mostrando que não foram as melhores para o futuro daquele período, que é o presente de agora. Demonstra, além disso, que os recursos financeiros não se revelaram suficientes e que, em verdade, foram igualmente diminuídos e transferidos para outros setores ou compromettimentos, ficando o Setor Transportes a descoberto para cumprir suas responsabilidades com as comunidades dos Estados e dos Municípios.

Quando assumimos o Ministério, a situação era dramática. Acreditamos mesmo que nunca, em tempo algum, em lugar algum, um Ministro tivesse que enfrentar uma realidade igual. O DNER, usando critérios técnicos, apresentou-nos um relatório indicando 20.000 Km de rodovias federais completamente danificadas em todo o País. Não era caso de recuperação, e sim de reconstrução. Um crime, pois, para um País dependente de rodovias para circular suas riquezas, perder 20.000 Km de suas mais importantes vias de circulação significava impor uma camisa-de-força à sua economia. Essa perda representava um investimento de bilhões de dólares e, com práticas de conservação rotineira, isso nunca poderia acontecer.

As estradas apresentavam-se perigosas. Acidentes tomaram-se mais frequentes. Perdas, em vidas humanas, em bens transportados e em veículos sinistrados, não se podem dimensionar. As distâncias tornaram-se mais demoradas, encarecendo o frete e reduzindo o tempo útil de duração da frota. O consumo de combustível foi sensivelmente aumentado e a mão-de-obra utilizada tornou-se mais onerosa. Havia prejuízos de toda ordem, em decorrência do desgaste das rodovias e da sua não-recuperação, em tempo oportuno.

Grave também era a desorganização do Setor de Construção Rodoviária. A falta de planejamento do Governo, na área, levou à total incerteza que resultou na obsolescência dos equipamentos e na perda, para outros setores, de pessoal treinado em tantos anos.

Assim, resultou num esforço sobre-humano de todos os envolvidos a execução de 3.800 Km de reconstrução em 1986, iniciando um programa de 5.000 Km a cada ano.

Realizou-se, também, a "Operação São Cristóvão", que efetuou, pela primeira vez em muitos anos, a conservação rotineira em toda a Rede Rodoviária Federal, evitando que o processo de destruição continuasse sem controle.

No Setor Portuário, os problemas eram os mesmos: portos e equipamentos obsoletos e falta de política e orientação.

Os custos portuários superavam os de qualquer parte do mundo. Desta realidade toda a sociedade tomou conhecimento amplo, quando dezenas de navios não conseguiam deixar suas cargas e receber novas, pela ineficiência existente em nossos portos. Fizemos um intenso trabalho de planejamento, apoiados no GEIPOP e na PORTOBRAS, e iniciamos obras importantes nos portos de Santos e Paranaguá. Hoje, graças à aprovação, pelo Congresso, do Projeto de Lei enviado por Sua Excelência o Presidente José Sarney, podemos contar com recursos ociosos do Fundo de Mari-

nha Mercante e, brevemente, teremos aqui outro Projeto de Lei, revinculando os recursos existentes da taxa de melhoramento dos portos à PORTOBÁS.

Assim, iniciaremos, este ano, uma ação muito maior de modernização de equipamentos, obras de dragagem e recuperação de nossos portos, com a construção de terminais especializados, como o de **containers**, no porto do Rio de Janeiro.

Estudos que encomendei logo que assumi, e que estão quase concluídos, definem os portos de comércio exterior, os quais terão todas as facilidades dos portos mais modernos do mundo, para importação e exportação, como armazéns alfandegados, taxas especiais e equipamentos modernos. Os estudos mostram que as vantagens dessa racionalização serão enormes, pois, hoje, navios de grande custo operacional saem de porto em porto, operando cargas pequenas, o que se traduz em enormes prejuízos para os armadores e para quem fazem comércio exterior. Racionalizando o setor, pode-se pensar que finalmente a cabotagem terá seu espaço no Brasil.

A nova Política Portuária Nacional está em discussão, e com ela esperamos resolver graves problemas e distorções ainda existentes hoje.

Na Marinha Mercante, encontramos o caos total. Não havia política, mas inadiplência geral, ausência de diálogo, conflitos entre armadores e exportadores e falta de encomendas ao Setor de Construção Naval.

Iniciamos, então, por meio de diversos seminários, um primeiro diálogo e a elaboração de uma Política de Marinha Mercante, com a participação de todos os segmentos envolvidos, com completa liberdade de crítica e sugestão. Esse documento continua de pronto e deverá ser enviado ao Congresso Nacional, para apreciação e decisão. É um documento equilibrado, que protege a armadora nacional, mas evita a formação de cartéis em prejuízo dos exportadores e dá um grande estímulo à construção naval, permitindo encomendas de cerca de 1.000.000 de toneladas brutas/ano.

hidrovias não existiam, não havia planos nem estímulo. Lançamos, com recursos do Fundo de Marinha Mercante — FMM, um programa para a construção de novos e seguros barcos mistos — passageiro e carga —, para a Amazônia, onde as precárias embarcações existentes proporcionaram gravíssimos e repetidos acidentes, com grande número de mortes. Esse estímulo criou uma ressonância entre os empresários regionais, pois várias encomendas foram contratadas, para barcos grandes, confortáveis, de aço, com porões separados, bastante seguros em caso de colisão com troncos — principal motivo de acidentes —, os quais provocam o alagamento rápido dos barcos de madeira com porão único, comuns na região.

Diversos seminários sobre hidrovias foram realizados destacando-se aqueles sobre os rios São Francisco e Paraguai, que provocaram imediata repercussão. O rio São Francisco passou de 40.000 t/ano, em 1984, para 100.000 toneladas, em 1986, e assitimos ao primeiro embarque de 40.000 toneladas de soja pelo rio Paraguai na semana passada.

Iniciamos, também, em 1987, as recomendações do PRODIAT para o rio Araguaia e já assinamos o contrato, do comboio de pesquisa, com um estaleiro, que ficará, pronto em 14 meses, visando a obter dados suficientes e necessários ao projeto de transformar aquele rio em uma hidrovía.

Por outro lado, autorizamos o reinício das obras das eclusas da barragem do Tucuruí, de acordo com o programa do Concedor Norte-Sul, o que permitirá a operação de uma das maiores hidrovias do mundo — a do rio Tocantins.

Na Rede Ferroviária Federal, encontramos 400 locomotivas paralisadas, por falta de manutenção, e determinamos, imediatamente, a correção desse absurdo que immobilizava 1 bilhão de dólares, em prejuízo geral do setor. Em 1986, iniciamos a recuperação, com um contrato para 69 unidades. Esperamos que, em 3 anos, a situação esteja normalizada.

Estudamos, com os técnicos da RFFSA, um novo modelo operacional, moderno, para essa Empresa que é um patrimônio nacional, além de outras medidas de apoio, como o "Contrato-Programa" e a informatização das atividades do órgão, o que permite, hoje, a localização de qualquer locomotiva ou vagão, em todo o território nacional. Este serviço, inaugurado há um mês, permite que o usuário faça, ele próprio, o acompanhamento.

Esse novo modelo para a Rede Ferroviária possibilita uma mudança tão expressiva, que é nosso objetivo colocar à disposição do grande público as ações da entidade na Bolsa de Valores, a partir do ano que vem, capitalizando essa Empresa, que é básica para o desenvolvimento nacional.

Na Companhia Lloyd Brasileiro, os problemas foram e continuam sendo tentáveis. Tivemos que contratar, junto à SEST, uma consultoria para fazer completo diagnóstico daquela Empresa. O trabalho, já concluído, aponta-nos algumas ações para reequilibrar o Lloyd, e as medidas decorrentes começam a ser tomadas junto ao Ministério da Fazenda. Este ano, já teremos os reflexos positivos dessas iniciativas.

Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes — GEIPT, mais direcionada para o transporte urbano, foi reorganizada, voltando a planejar o sistema de transporte de carga.

Nos transportes urbanos, foram inaugurados os sistemas de Recife e Belo Horizonte e investimos na modernização dos sistemas obsoletos do Rio de Janeiro e de São Paulo. Estamos descentralizando a operação nesses Estados, delegando-lhes essa atividade, pois não é admissível operá-los de Brasília, como encontramos. Agora mesmo foi assinado um convênio com o Governo de São Paulo, o qual permitirá um salto qualitativo, transformando em metrô a Linha Leste da CBTU. No Rio, assinaremos, em pouco tempo, documento semelhante.

Com a visão de que a participação do setor privado na construção, operação e manutenção do sistema de transporte é importante para o País, e de que é urgente a melhoria operacional dos transportes, a fim de baixar custos e aumentar a eficiência, permitindo ampliar nosso poder de competição no exterior e concorrendo para reduzir o preço dos nossos produtos no mercado interno, iniciamos alguns projetos importantes e esta-

mos concluindo outros, numa ação inovadora no Brasil de hoje.

Destacamos a construção da duplicação da Avenida Brasil, no Rio de Janeiro — a Linha Vermelha —, por concessão de construção e operação ao setor privado, em troca de cobrança de pedágio e exploração de serviços; a conclusão da Ferrovia do Aço, com participação do setor privado em 60% dos custos, antecipando fretes que serão descontados no futuro e somente após a ultrapassagem dos atuais patamares de carga; e a concessão de diversos terminais privados em portos brasileiros.

Novos programas estão sendo estudados nessa linha, pensando-se mesmo numa rede básica de auto-estradas no Brasil. É nosso propósito transformar parcelas da dívida externa em capital de risco nestes empreendimentos, o que concorrerá para diminuir a dívida externa e o pagamento de juros, aumentar a poupança interna, criar empregos e revitalizar a economia.

Este é o resumo do quadro caótico que encontramos ao assumir o Ministério, acrescentadas algumas providências já tomadas no âmbito dos transportes.

A seguir, gostaria de falar um pouco sobre o planejamento multimodal de longo prazo, pela primeira vez realizado no Brasil, consolidando a ação de todos os órgãos pertencentes ao Ministério.

O Programa de Desenvolvimento do Setor Transportes-PRODEST

A promoção e a implantação gradativa de um processo de planejamento permanente, integrado, coordenado e participativo, orientado para os grandes objetivos socio-econômicos do País e para o atendimento da função social dos transportes, em apoio às populações de baixa renda, constitui uma das diretrizes básicas do Ministério dos Transportes.

Desta forma, implantamos um novo processo, envolvendo todos os órgãos modais vinculados ao Ministério dos Transportes e as demais instituições públicas e privadas relacionadas com o assunto.

Seguindo este processo, foi elaborado, em 1986, o 1º Programa de Desenvolvimento do Setor Transportes.

O primeiro PRODEST, que cobriu o quadriênio 86-89, representou uma retomada do processo de planejamento no âmbito do Setor Transportes. Tentativa ainda bastante fechada, com a participação sobretudo do próprio Ministério dos Transportes e de seus órgãos modais, correspondeu a uma etapa marcada pela transição da vida política e econômica nacional. No quadro de novos programas de desenvolvimento, propostos no início de 1985, os transportes poderiam constituir um sério ponto de estrangulamento. O PRODEST 86-89 foi concebido e elaborado sob o signo dessa urgência.

Estabeleceu-se o PRODEST seria constantemente aperfeiçoado ao longo do tempo, de forma a tornar-se um efetivo processo de planejamento auto-aperfeiçoado e aberto. Aberto não somente às correções e às novas realidades, mas, principalmente, a múltiplos pontos de vista, a negociações e a conciliação de diferentes interesses.

No primeiro PRODEST, foram considerados, inicialmente, os grandes objetivos nacionais, estabelecidos no 1º Plano Nacional de Desenvolvimento da Nova República, em seguida, formuladas as diretrizes específicas do Setor Transportes, levando em conta o atendimento às solicitações por serviço transporte que o crescimento previsto para a economia do País antecipa. Os programas, projetos e atividades, então estabelecidos, voltavam-se para esses objetivos, diretrizes e linhas de ação.

Avançou-se na concepção de corredores de transportes, oferecendo-se um tratamento particularizado para as áreas de expansão da fronteira econômica, através da identificação e delimitação dos então denominados corredores estratégicos.

Propôs-se uma atuação concentrada na operação, para os corredores de transportes situados em áreas de economia sedimentada, classificando-os como corredores consolidados.

Estamos, atualmente, vivendo o primeiro ciclo de revisão e aperfeiçoamento do PRODEST, do qual resultará o programa para o quadriênio 87-90, que contará com duas orientações básicas:

— a ampliação da participação, com a incorporação de outros agentes ao processo de planejamento;

— o planejamento centrado sobre corredores de transportes, fortalecendo a visão multimodal do setor e superando estagnações.

Quanto à ampliação da participação, avanços expressivos vêm sendo alcançados, destacando-se:

— junto à SEPLAN e ao BNDES, diversos encontros foram mantidos, para a produção de cenários globais alternativos da economia e do Setor Transportes;

— junto ao Ministério do Interior e suas superintendências de desenvolvimento regional, debatendo-se temas como desenvolvimento regional e corredores de transporte;

— junto aos Ministérios da Agricultura, das Minas e Energia e da Indústria e do Comércio, obtiveram-se informações sobre a produção de grandes cargas, analisando-se os principais fluxos por elas gerados.

Efetuei um encontro com a iniciativa privada, procurando atrair sua participação em áreas até então consideradas da competência exclusiva do setor público.

Realizou-se, também, um encontro com os governos estaduais, quando nos reunimos com os secretários estaduais de transportes e de planejamento. Em junho próximo, teremos um grande debate sobre o PRODEST 87-90, envolvendo toda a comunidade dos transportes.

O aperfeiçoamento da estrutura dos corredores vem influenciando o diagnóstico desses corredores e de suas rotas. Para a obtenção dos resultados, conto com a participação específica dos Estados, Territórios e Distrito Federal.

Finalmente, minha intenção é transformar o PRODEST no efetivo instrumento legal de suas ações, em substituição ao Plano Nacional de Viação, em vigor.

Os Corredores e as Obras em Andamento

O estabelecimento dos corredores, com suas respectivas rotas, constitui o segundo elemento da Política Nacional de Transportes. Define 16 corredores de transportes interurbanos. Identifiquei a malha básica de transporte e as diretrizes e ações relevantes em cada corredor.

Os corredores de transportes estabelecidos e identificados são os seguintes:

• **Corredor do Rio Grande do Sul** — com área de influência circunscrita àquele Estado, conecta os pólos identificados no interior, assegurando ligações com o restante do País e com pólos situados em outros países.

• **Corredor de Santa Catarina** — proporciona ligações entre os pólos situados naquela unidade da Federação, e, deles, com os pólos dos Estados vizinhos, e mesmo com os da República Argentina.

• **Corredor do Paraná** — para garantir as ligações entre os pólos localizados no Estado e o pólo de Campo Grande, no Mato Grosso do Sul, além de originar ligações com a vizinha República do Paraguai.

• **Corredor de São Paulo** — assegurando as ligações do pólo de São Paulo com os do sul de Minas, no Triângulo Mineiro, de Brasília, de Goiânia, de Campo Grande e de Corumbá.

• **Corredor do Rio de Janeiro** — estabelecendo as ligações entre o pólo do Rio de Janeiro e os pólos do sul de Minas e de Belo Horizonte.

• **Corredor de Minas Gerais/Espírito Santo** — ligando o pólo de Vitória ao pólo de Belo Horizonte.

• **Corredor Nordeste I** — estabelecendo a ligação entre o pólo de Salvador e o pólo de Petrolina/Juazeiro.

• **Corredor Nordeste II** — proporcionará a conexão entre os pólos situados nos Estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte. Sua área de influência compreende os limites daquelas mesmas unidades da Federação.

• **Corredor Nordeste III** — proporcionará a conexão entre os pólos localizados nos Estados do Ceará e Piauí. Sua área de influência estende-se aos limites das duas unidades da Federação.

• **Corredor do São Francisco** — garantindo a ligação entre o pólo de Petrolina/Juazeiro e os pólos de Pirapora e de Belo Horizonte.

• **Corredor Araguaia/Tocantins** — assegurando a conexão entre o pólo de Brasília/Goiânia e os pólos de Carajás, Belém, São Luís e Teresina.

• **Corredor da Amazônia** — envolve as conexões entre o pólo de Belém e os de Santarém, Manaus, Benjamin Constant, Cruzeiro do Sul, Rio Branco, Porto Velho, Boa Vista e Macapá.

• **Corredor da Fronteira Noroeste** — compreendendo as ligações entre os pólos de Cruzeiro do Sul, Rio Branco, Porto Velho, Cuiabá/Cáceres, Corumbá e Campo Grande.

• **Corredor Cuiabá/Santarém** — estabelecendo a conexão entre o pólo de Cuiabá/Cáceres e o pólo de Santarém.

• **Corredor do Cerrado** — proporcionando a conexão entre o pólo de Cuiabá/Cáceres e os de Brasília/Anápolis/Goiânia, Triângulo Mineiro e Belo Horizonte.

• **Corredor Litorâneo** — conectando todos os pólos existentes ao longo do litoral brasileiro, desde a fronteira com o Uruguai até a fronteira com a Guiana Francesa. Ao longo de seu percurso, este corredor estabelece a interface com todos os demais corredores, cujos pólos mais importantes encontram-se nas proximidades da costa brasileira.

Esses corredores interligam-se entre si, de maneira multimodal, fazendo a grande malha nacional de transportes.

Esses detalhes fazem parte dos anexos que incluem todas as estradas, ferrovias, aquedutos que fazem parte de cada pólo mencionado.

Os 16 corredores de transportes necessitam ser complementados pelos corredores urbanos das cidades ou áreas metropolitanas nas quais o Ministério dos Transportes atua, através da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU).

A identificação e a implantação dos corredores urbanos são tarefas de responsabilidade primordial dos governos locais. O interesse do Ministério dos Transportes também se orienta para aqueles corredores, onde estão implantados os dez sistemas de transporte ferroviário-urbano de passageiros, operados pela CBTU em dez diferentes cidades brasileiras: Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador, Fortaleza, João Pessoa, Maceió e Natal.

Como vimos, há uma abrangência extraordinária do PRODEST e dos corredores de transportes, em todo o território nacional, dentro de princípios de racionalidade e de operacionalidade que obrigam o Ministério dos Transportes a programar e executar eventos para a melhor eficiência dos transportes rodoviário, ferroviário e aquaviário.

No Setor Rodoviário, estou construindo a BR-364, no trecho entre Porto Velho e Rio Branco. Com esta obra unirei, por asfalto, a capital do Estado do Acre à Brasília. Com isto, todas as capitais de Estado estarão ligadas à Capital da República, o que representa, diante das dimensões continentais do Brasil, um evento extraordinário.

Outras rodovias estão sendo implantadas em diversos Estados. As obras de recuperação não se limitam apenas à restauração do asfalto, mas também à correção de trechos, à implantação de terceiras pistas de rolamento em pontos considerados perigosos e à construção de acessos às cidades situadas às margens ou próximas das rodovias. Estamos restabelecendo a sinalização rodoviária, desgastada e depredada.

No Setor Ferroviário, além da Ferrovia do Aço, já comentada, estou estudando a Ferrovia Transnordestina, que integra o Corredor de Transportes do São Francisco, visando à integração hidroferroviária, a partir do pólo de Juazeiro/Petrolina, com o sistema ferroviário do Nordeste e, em Pirapora, com o do Sul.

O trecho Capitão Eduardo — Costa Lacerda, em Minas Gerais, ao Sistema Vitória a Minas, em execução pela Rede Ferroviária Federal em convênio com a Companhia Vale do Rio Doce, é outra obra ferroviária que merece destaque por sua importância para a economia do País. Faz parte do Corredor Espírito Santo — Minas Gerais. Estuda-se, entre outros, a revitalização de diversos

trechos ferroviários. Como exemplo, citarei os da ligação Propriá-Maceió.

Por fim, estamos prestes a desenvolver os projetos das Ferrovias Norte — Sul, Leste — Oeste e da Produção, prevendo-se a participação da iniciativa privada em boa parcela dos investimentos, sobretudo nos necessários à operação dos sistemas a serem implantados.

Essas ferrovias fazem parte de grandes troncos de transporte, projetados para a integração do País e o desenvolvimento de novas áreas de grande potencial de produção.

Aqui, neste mapa, temos uma idéia de como ficarão integradas todas as regiões do país, a partir desses eixos ferroviários e de hidrovias com as regiões Amazônia e o aproveitamento de todos os braços navegáveis da bacia do rio Amazonas.

As ligações Norte — Sul, integrando o sistema ferroviário do Nordeste, abrangerão o litoral e ligando esse trecho ferroviário com o rio São Francisco, que mantém conexão com todo o sistema ferroviário do Sul do País. E também a interligação do sistema Nordeste com o Norte com a atual via Norte — Sul, integrando-se em Brasília e, daí, totalmente integrada ao sistema ferroviário do Sul do País. E o corredor Leste-Oeste que vai permitir chegar ao Noroeste do País, integrando, também, tanto a malha ferroviária do Norte-Nordeste como a do Sul do País. E a Ferrovia da Produção, integrando, inclusive, países vizinhos, como o sistema do Mato Grosso, Paraná e Curitiba.

São estes, Srs. Senhores, os aspectos gerais da política que, em consonância com a Presidência da República, venho desenvolvendo à frente do Ministério dos Transportes. Sei, entretanto, que esta Casa convidou o Ministro de Estado para que, aqui estivesse, visando à exposição de alguns aspectos mais setoriais e definidos, como a Ferrovia Norte — Sul, assunto que vem ocupando espaços consideráveis no debate político e no noticiário da imprensa em geral.

Sobre esta matéria, quero me deter de agora em diante.

O Programa do Brasil Central e a Ferrovia Norte-Sul.

Srs. Senadores,

Sempre ouvir falar na potencialidade do Centro-Oeste como futuro celeiro do Brasil. Acostumei-me, também, a ouvir as críticas de que o Brasil, País continental, não poderia desenvolver-se apenas à base de rodovias, que pratiquem, quando em grandes distâncias, fretes muito altos, e que tinha que construir novas ferrovias para permitir o crescimento do País, sua integração e um desenvolvimento harmônico.

De uma hora para outra, tudo isso mudou. Foi só o governo decidir-se pela construção da Ferrovia Norte-Sul, prevista desde o início do século, para que o Centro-Oeste se transformasse num imenso areal sem valor e as ferrovias num tipo obsoleto de transporte. Fica difícil entender.

O Embaixador da União Soviética vai-me permitir uma ligeira inconfidência, num trecho de sua conversa comigo, em meu gabinete, há seis dias atrás. Dizia Sua Excelência: "Estou no Brasil há cerca de dois meses e me sinto perplexo. Não consigo imaginar com alguém possa ficar contra a Ferrovia Norte — Sul, pois foi assim, fazendo

ferrovias para desenvolver regiões, que o União Soviética conseguiu desenvolver sua economia."

E, nesse momento, a URSS investe 9,5 bilhões de dólares numa ferrovia de 3.145km — o projeto "BAM" — para desenvolver áreas geladas, de grande pontencialidade, mas aproveitadas somente durante seis meses.

Esse modelo indispensável a países continentais como o Brasil foi seguido pelos Estados Unidos, Austrália, China e Canadá.

Quando estudante, fui sensibilizado pela luta do grande brasileiro, o ex-presidente Juscelino Kubitschek, que resolveu interiorizar o desenvolvimento brasileiro. Ao ler suas memórias, chama à atenção a semelhança das críticas: "inopertunidade", "é um bom investimento, mas no futuro, quando a situação de crise econômica estiver superada", denúncias de todos os tipos, calúnias que levaram inclusive à criação de CPI, etc.

Hoje, o País tem consciência do acerto de suas decisões, da honestidade de seus propósitos e do desenvolvimento e integração nacional proporcionados pelos seus programas.

Dizem da ausência de estudos de viabilidade econômica e, em seguida, que os estudos existentes do PRODIAT falavam em hidrovias, e não em ferrovia.

Ora, o PRODIAT estudou exaustivamente as potencialidades da área, seu estoque de terras para a agricultura, seus recursos florestais, minerais, a pecuária, as possibilidades de industrialização, o clima, os recursos hídricos, as fontes energéticas, etc., mostrando o grande poder de crescimento de uma área duas vezes maior que São Paulo, do tamanho da França; e não é um estudo de uma hidrovias, como muitos querem fazer crer. Ali está evidente que, para essa área se desenvolver, é absolutamente necessário um transporte de custo bem mais baixo que o rodoviário e então, pela ausência na tradução brasileira da solução ferroviária e havendo os rios Araguaia e Tocantins, imaginaram hidrovias. Mas, a tradução correta dessa palavra é "transporte".

Existe viabilidade real, agora, nessa transformação em hidrovias dos rios Tocantins e Araguaia? Estudos técnicos mostram que para o Tocantins, sim — e começa ser feita —, mas para o Araguaia, só depois.

Por quê? Porque hidrovias do Tocantins está na parte baixa do rio, tem calado, está regularizada com uma obra que custou 6 bilhões de dólares e, com mais 220 milhões de dólares, estará pronta e permitirá comboios de 22.000 toneladas, conforme projetado pelo IPT de São Paulo.

E o Araguaia? Este rio está na parte alta da bacia, tem deficiência de calado, e a capacidade máxima do comboio projetado pelo IPT é de apenas 1.144 toneladas. Assim mesmo, considerando que esse rio apresenta leito móvel e mudanças frequentes de posição do canal de navegação e na velocidade das águas nos travessões rochosos, o PRODIAT recomenda que a via de tráfego precisará ser exaustivamente pesquisada em um programa de 5 (cinco) anos. Isto estamos seguindo, religiosamente, desde 1986, tendo culminado na contratação de um estaleiro para construção do comboio de pesquisa, há 15 (quinze) dias atrás.

Mesmo assim, e considerando que uma hidrovias, em qualquer lugar do mundo, exige forçosamente a regularização do rio, para ter-se profundidades compatíveis — o que só pode ser conse-

guido com a construção de barragens em sucessão, com lagos intercomunicáveis, o que sem dúvida elevaria o custo de construção para dezenas de vezes mais que a ferrovia —, vamos raciocinar como falaram insistentemente algumas pessoas menos informadas: que teríamos a hidrovias somente com a construção da eclusa de Santa Isabel, próxima a Conceição do Araguaia, mesmo sabendo que esse rio não estaria regularizado, não seria uma hidrovias, pois somente teríamos a mesma profundidade, durante todo o ano, no trecho do lago dessa barragem.

Ora, essa barragem precisaria ser feita, mas não está prevista para os próximos anos pela Eletro Norte. Portanto, teríamos que construí-la com recursos do Ministério, provavelmente a um custo de 2 bilhões, 265 milhões de dólares, quase o preço da ferrovia. E ficaria pronta em 8 (oito) anos.

Além disso, o PRODIAT prevê, para se manter um sistema contínuo de transporte barato, a necessidade da ligação ferroviária entre Aruanã e Anápolis ou Goiânia, com cerca de 280km de extensão, a um custo de 420 milhões de dólares.

A eclusa de Santa Isabel deve custar cerca de 220 milhões de dólares e haveria também a necessidade de se reformular o trecho ferroviário entre Anápolis e Pires do Rio, a um custo de cerca de 100 milhões de dólares. Obras hidrovias, derrocamentos e portos consumiriam mais 56,3 milhões de dólares.

Portanto, um custo total de 3.061 bilhões de dólares.

Adotado o comboio projetado pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo — IPT, de 1.144 toneladas, teríamos, mesmo com todos estes investimentos, uma capacidade máxima dessa via de apenas 5 milhões de toneladas/ano, contra 30 milhões da ferrovia, com apenas uma linha, singela.

O custo operacional com transbordo e dificuldades de navegação é praticamente o mesmo. O custo por tonelada de capacidade instalada, tomando por base a capacidade de carga permissível, é o seguinte, sem considerar o custo da barragem de Santa Isabel:

* Ferrovia	80 US\$/t/ano;
* Hidrovias	200 US\$/t/ano.

Se considerarmos a barragem, os números ficam incomparáveis.

No futuro, porém, com a construção das 31 hidroelétricas previstas e das eclusas, essa hidrovias será viável e ajudará o desenvolvimento da região.

A hidrovias e a ferrovia não são excludentes, mas se somam em benefício da região.

São três os principais objetivos da Ferrovia Norte-Sul:

1 — permitir um grande corredor Norte-Sul, intermodal — ferrovia x hidrovias do rio Tocantins x hidrovias do rio Amazonas e afluentes — com mais de 6.000 km de extensão, permitindo, finalmente, uma ligação de todas as regiões brasileiras por modo de transporte de baixo custo;

2 — permitir o desenvolvimento de uma área que até hoje não pôde ser explorada em toda a sua potencialidade, por falta de transporte de custo baixo. É uma área duas vezes maior que o Estado de São Paulo, com imensos recursos naturais;

3 — ampliar a presença brasileira no exterior, ao oferecer a possibilidade de se praticarem cargas combinadas com minério de ferro, nos portos de Tubarão, em Vitória, e de Ponta da Madeira, em São Luís. Esse transporte permite baixar o custo do frete, dando mais competitividade aos nossos produtos, em face da localização mais privilegiada de outros países, em relação aos importadores.

Será que algum projeto no País terá maior viabilidade do que este?

Será que o País não precisa aumentar sua produção de alimentos e grãos?

Esse não é o modelo de desenvolvimento adotado de outras regiões brasileiras?

Em que difere?

A migração espontânea já ocupa essas áreas com grande dificuldade, devido ao transporte, indicando a viabilidade transparente deste programa.

A integração Norte-Sul

O mapa do Brasil apresenta, em seu conjunto, a visão de uma imensa região: o Norte — Centro-Oeste, a qual se destaca pela pequena participação na economia do País.

Região de enorme potencial: mineral, agrícola, energético, ecológico.

Um riquíssimo território capaz de, adequadamente mobilizado, trazer prosperidade e justiça social para milhões de brasileiros.

Patrimônio precioso, num mundo que, ao final do século XX, caminha para a superpopulação e para a exaustão de seus recursos.

Países com características de extensão territorial semelhante à nossa realizaram sua integração através de vias de transporte eficiente e de baixo custo, dentre elas destacando-se a ferrovia.

Assim é o caso das poderosas economias dos Estados Unidos, Canadá, União Soviética, Austrália, onde a base de produção é transportada, em grande parte, sobre trilhos.

Neste quadro, a Ferrovia Norte-Sul destaca-se como elo importantíssimo na integração econômica do Brasil.

Esta ferrovia constituirá a ligação final, num sistema contínuo de transportes que unirá o coração do País aos seus dois litorais: o Norte e o Sul. Ligará a rica economia industrializada do Sul ao enorme potencial do Norte — energético, mineral, agrícola, florestal. Através deste novo elo, o Brasil abraça-se a si mesmo: seus litorais e suas economias complementares.

A ligação do Norte com o Sul apresenta também uma conotação democratizante: investimentos deslocam-se para regiões menos favorecidas, conduzindo à interiorização tão reclamada pelas grandes desigualdades inter-regionais do País.

A construção de Brasília constitui um exemplo grandioso dos benefícios que a Nação recebe quando se volta para seu coração. A coragem daquele que a realizou há de ser exemplo digno e seguro neste momento.

A Ferrovia Norte-Sul insere-se entre as grandes iniciativas capazes de modificar os rumos do desenvolvimento do País.

Ampliação de Excedentes para Exportação

A ferrovia atenderá região de imensos recursos naturais, de grande potencial de desenvolvimento, potencial que tem sido levantado por diferentes

estudos, entre os quais se destacam os do PRO-DIAT. O mapa anexo procura destacar alguns aspectos deste potencial.

Neste mapa, vemos onde estão localizadas as diversas regiões; aqui, uma região extremamente estudada, que mostra onde se podem produzir grãos, onde se pode desenvolver a pecuária, onde se podem criar distritos industriais, etc.

Constata-se que a região apresenta disponibilidade de áreas adequadas a atividades agropecuárias superiores a 34 milhões de hectares. As áreas aptas ao cultivo de grãos superam os 15 milhões de hectares. Em 1985, cerca de 2 milhões de hectares estavam sendo utilizados com arroz, feijão, milho e soja, que continuam sendo cultivados a um ritmo de expansão de 5% (por cento) ao ano.

A ferrovia seguramente viabilizará e estimulará a ocupação a taxas mais elevadas. Fretes compatíveis com a atividade agrícola permitem visualizar, em horizonte não remoto, a utilização de 6 milhões de hectares pelo menos, no plantio de grãos, que poderão gerar cerca de 13 milhões de toneladas anuais, principalmente de soja, milho e arroz.

Além de atenderem ao mercado interno, excedentes, exportáveis serão transportados aos portos de Itaquí, Vitória e Santos, onde, inclusive, através de fretes combinados com minério de ferro, poderão atingir competitivamente os mercados mais distantes.

É de se notar que um de nossos principais competidores, no mercado internacional de soja, ao avaliar o Brasil, conclui pelo seu grande potencial competitivo, em termos de terra, clima e tecnologia.

Porém afirma que, por deficiência de transportes adequados, o Brasil tão cedo não se tornará uma ameaça significativa aos seus interesses.

Uma crítica que se tem tomado corriqueira em relação ao projeto da Ferrovia Norte-Sul é a de que o Governo seria obrigado a investir cerca

de 30 bilhões de dólares, na região, para garantir a existência de 10 milhões de hectares de lavouras durante os próximos 15 (quinze) anos.

Esta é uma crítica totalmente falaciosa. Em primeiro lugar, admite um custo médio de incorporação de terras de cerrado da ordem de 3 mil dólares por hectare, que, na realidade, mesmo para implantação de cultura irrigada, é um custo elevado. O custo médio de incorporação de terras de cerrado, segundo o Ministério da Agricultura considerando-se os investimentos na abertura da terra, máquinas e equipamentos, benfeitorias, armazenamento e beneficiamento de sementes, é apenas US\$ 1.200 ha, ou seja, 40% (quarenta por cento) daquele alardeado pelos críticos da ferrovia.

Em segundo lugar, os críticos confundem o valor de investimento total ao longo de 15 (quinze) anos com o desembolso que o Governo teria de fazer. Na realidade, o necessário seria a garantia do financiamento dos investimentos, feitos essencialmente por produtores privados, e que exige recursos de cerca de 1,5 bilhão de dólares/ano. Este valor representa apenas 8,3% do total dos recursos destinados ao financiamento da agricultura em 1987. Deve-se ressaltar, ainda, que o financiamento à agricultura não é feito exclusivamente pelo Governo. A iniciativa privada, via setor bancário, é responsável por cerca de 25% do total dos recursos destinados ao crédito agrícola.

Percebe-se que a estimativa da existência de 10 milhões de hectares cultivados é perfeitamente factível, e exigirá recursos que podem ser levantados pelo Governo e pela iniciativa privada, uma vez que, já em 1987, estima-se um montante de 18,7 bilhões de dólares como o total de crédito para a agricultura em todo o Brasil.

Desenvolvimento Regional — Potencial da Região

O enorme potencial da região pode ser visualizado pelo quadro que segue.

POTENCIAL ECONÔMICO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DA NORTE-SUL

Discriminação	Quantidade
Potencial agro-silvo-pastoril	
Área agricultável (ha)	15.000.000
Área irrigável (ha)	1.000.000
Produção de grãos (t)	36.000.000
Rebanho bovino (cabeça)	27.500.000
Produtos florestais (m ³)	150.000.000
Reserva mineral (medida em t)	
Amianto	45.612.643
Calcário	563.904.709
Cobre	163.185.480
Dolomita	195.595.891
Fosfato	95.529.018
Níquel	184.792.662
Prata	155.528.920

FONTES: PRODIAT e Anuário Mineral Brasileiro, 1985.

O quadro impressiona pela grandeza dos números. Trata-se de volumes capazes de promover uma mudança no perfil econômico de um país.

Na demanda de transporte admitida para a ferrovia, apenas parte deste potencial foi considerado.

Além da produção de grãos, a região é também propícia a desenvolvimentos florestais. Levantamentos realizados consideram possível auferir-se produções da ordem de 3 milhões de toneladas anuais de celulose branqueada, a partir de reforestamentos de eucaliptos ou coníferas.

A produção do carvão vegetal tem importância fundamental no uso racional de recursos florestais. Resíduos de desmatamento para plantios, subprodutos de serrarias, reforestamentos poderão ser usados para este fim. O atual consumo brasileiro chega a 32 milhões de metros cúbicos. A Norte-Sul poderá se converter num importante abastecedor do parque gaseiro do Sul, que hoje enfrenta sérias dificuldades de suprimento.

Madeira para construção e cavacos para fins energéticos, atualmente em demanda no mercado externo, serão viabilizados pela presença da ferrovia.

Neste sentido, o Brasil já foi sondado como um possível fornecedor, para cerca de 3 milhões de toneladas/ano, de cavacos de madeira, destinados à geração de energia em países escandinavos.

O potencial mineral da região também é expressivo. Goiás apresenta claras indicações de ser uma extensão das formações geológicas de Minas Gerais: níquel, cobre, amianto, manganês, urânio, estanho ocorrem por toda a área, assim como vermiculita, calcário, dolomita e outros minerais.

A província mineral de Carajás, um dos mais volumosos e ricos corpos minerais conhecidos, torna-se, com a ferrovia, também integrada à área e à economia do Sul do País.

Por outro lado, a região conta com o extraordinário potencial energético dos rios Araguaia e Tocantins, o qual se eleva à faixa dos 20.000 MW.

A disponibilidade de insumos minerais, vegetais, associada à riqueza energética da região e ao transporte ferroviário, certamente ensejará o crescimento de expressiva atividade industrial.

Calcário para fins agrícolas, fertilizantes, cimento Portland, ferro gusa, ferro liga são algumas das potencialidades que desde já se destacam.

Pode-se prever, também, que indústrias de materiais de construção, equipamentos de irrigação, metais mecânicos leves, fundições (gusa e liga), rações balanceadas, agroindústrias (beneficiamento e industrialização final), curtumes, laticínios e carnes desenvolver-se-ão na região.

Amianto, ferro-níquel, manganês, carboreto de níquel, álcool, já em desenvolvimento na região, serão beneficiados pela ferrovia.

Parte das cargas da Belém-Brasília será desviada também para a Ferrovia Norte-Sul. Sabe-se que, em trechos desta rodovia, já transitam mais de 8 milhões de toneladas por ano.

Viabilidade da Infra-Estrutura

A ferrovia despertará o potencial da região, acelerando o crescimento de sua produção e, em consequência, de sua renda interna.

Espera-se que a ferrovia seja objeto de uma demanda de transporte que se inicia com 6,5 milhões de toneladas anuais, em 1990, e que atingirá 22,5 milhões, em 2005.

Este incremento de carga ferroviária está associado ao incremento da renda interna da região, que acreditamos poderia passar de históricos 7% a.a. para 14% a.a.

Este acréscimo de renda regional, promovido pela ferrovia, corresponde, ao longo de 15 anos, a 2,5 vezes o seu custo de implantação, estimado em 2,44 bilhões de dólares.

A ferrovia produziria, portanto, em 15 anos, um benefício de 2,5 vezes o seu custo.

Acreditamos que tais números sejam conservadores. Na década de 70, o estado de Minas Gerais, com a montagem de um mecanismo acelerador de desenvolvimento regional, o Instituto de Desenvolvimento Industrial (INDI), foi capaz de atrair para aquele Estado cerca de 9 bilhões de dólares, em uma década.

O programa consistia na identificação de oportunidade de investimento e de potenciais investidores e, em seguida, de forma ativa, na tentativa de atraí-los para aquela região. O sucesso foi enorme.

Mecanismos como este serão estruturados para a área em questão.

A Viabilidade Econômica da Transportadora

O quadro de cargas previsto para a Norte-Sul indica uma evolução do transporte segundo a escala:

- 1990 — 6.500.000 toneladas;
- 1995 — 10.400.000 toneladas;
- 2000 — 17.700.000 toneladas;
- 2005 — 22.631.000 toneladas.

Estes volumes serão conservadores, se comparados com o potencial da região.

Tais volumes propiciarão, à companhia transportadora, uma taxa interna de retorno de 16% ao ano, remunerando, de forma atraente, o capital a ser investido em material rodante no transporte das cargas previstas.

Estes investimentos ascenderão a cerca de 203 milhões de dólares, em 15 anos.

Os níveis de fretes adotados foram de 0,017 US\$/TKU, situados na faixa dos atualmente praticados no País. Os custos operacionais considerados, variando de 0,014 US\$/TKU a 0,080 US\$/TKU, guardam correlação com custos unitários de ferrovias nacionais e internacionais destinadas ao transporte de grãos agrícolas.

O Modelo Institucional da Norte-Sul

Na constituição do modelo institucional da ferrovia, pretende-se inicialmente conservar, no âmbito da VALEC, a concessão e posse do leito ferroviário.

Futuramente, o Governo, através de licitação, entregará a uma companhia transportadora privada a operação da ferrovia. Esta empresa obterá lucros e pagará fração destes lucros à VALEC. É o modelo rodoviário brasileiro usado na ferrovia.

A partir de certo ponto, com o crescimento destes lucros, a correspondente fração recebida pela VALEC atingiria patamares atraentes, que possibilitariam ao Governo iniciar a venda de suas ações ao público, procurando uma completa privatização de todo o empreendimento.

O Projeto da Ferrovia

A ferrovia projetada tem extensão de 1.570 km, raio modal de 1.150 m, rampas máximas compensadas de 0,6%, exceto nas imediações do Planalto Central, onde se admitem rampas de 1,2%. A velocidade máxima para os trens carregados é de 80 km. A bitola é larga.

O traçado da ferrovia desenvolve-se, em geral, em terrenos de topografia favorável, à exceção da subida do Planalto Central. Não possui túneis. Tem, aproximadamente, 20.000 metros de pontes, apenas 1,3% de seu traçado. A maior obra-de-arte é a ponte sobre o rio Tocantins, com 1.133 metros.

A Ferrovia do Aço possui 40% de seu traçado em túneis, viadutos e pontes.

O movimento de terra previsto é de 155 milhões de metros cúbicos, modesto em face da extensão da ferrovia.

Consumirá 3,5 milhões de dormentes, 210.000 toneladas de trilhos e 3,7 milhões de metros cúbicos de lastro.

O custo estimado destas obras é de 2,44 bilhões de dólares.

O plano de financiamento dos investimentos é baseado na participação de recursos que terão origem em diversas fontes e serão captados, ao longo do prazo de execução do projeto, segundo um plano pré-definido de aportes, a ser dinamicamente ajustado ao cronograma de implantação e às condições do mercado financeiro.

No elenco das prováveis fontes antevistas para participarem do plano de financiamento, destacam-se recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento, recursos captados junto a entidades privadas envolvidas no processo de implementação da ferrovia, antecipação de fretes por parte dos principais usuários, aproveitamento de incentivos fiscais, recursos provenientes de operações de crédito, além da participação do Tesouro Nacional.

O projeto está sendo conduzido pela VALEC.

A Empresa VALEC

A VALEC é uma empresa subsidiária do Ministério dos Transportes, tendo-se originado no grupo Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), da qual foi adquirida. Na ocasião da aquisição, encontrava-se desativada. Através da VALEC, a Ferrovia Norte-Sul conta com a participação de técnicos da CVRD e recebe toda a experiência de uma das mais eficientes planejadoras e operadoras de ferrovias de todo o mundo.

A VALEC vem desenvolvendo o projeto da Ferrovia Norte-Sul com o apoio de destacados técnicos, que, em passado recente, comprovaram sua competência na realização da muito bem-sucedida Ferrovia dos Carajás. A VALEC, em seu trabalho, conta, ainda, com a consultoria das melhores firmas brasileiras do ramo (cerca de 35 empresas) e com o suporte da CANAC, subsidiária da Canadian National, uma das maiores e mais eficientes redes ferroviárias do mundo.

O trabalho realizado pela VALEC e por seus técnicos vem correspondendo às nossas melhores expectativas.

As Concorrências das Obras

As concorrências públicas para as obras da ferrovia desenvolveram-se segundo os preceitos le-

gais e obedeceram aos termos do Decreto-Lei nº 2.300/86.

A equipe que as dirige destacou-se em passado recente, em obras de grande importância, pela integridade e competência de seus membros.

A ponte sobre o rio Tocantins, na localidade de Estreito, teve sua licitação concluída. A construtora Beter ganhou a concorrência, disputando com quatro outras concorrentes.

Foram também colocados em concorrência pública, nos termos do Decreto-Lei nº 2.300/86, os 800km iniciais da ferrovia.

Ao final de um processo que obedeceu rigorosamente a todas as prescrições do citado decreto, inclusive facultando-se ampla cobertura pela imprensa de todos os passos dados, fomos informados da possibilidade de que ajustes prévios entre os licitantes pudessem ter ocorrido.

Imediatamente anulou-se a concorrência, numa demonstração de que completa transparência deverá ser a marca das obras da Norte-Sul. Todas as providências, visando a elucidar completamente a questão, foram tomadas. Comissão de Sindicância, Inquérito na Polícia Federal e Comissão Parlamentar de Inquérito foram instalados, mostrando que o Executivo e o Legislativo se unem para esclarecer a opinião pública.

Uma nova licitação será preparada, e os cronogramas estão sendo ajustados para manter a data final do projeto — fevereiro de 1990.

O Plano Nacional de Viação e a concessão da Ferrovia Norte-Sul

A concessão da Ferrovia Norte-Sul não fere o Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Este Plano não constitui uma meta fixa programática de obras a realizar, nem prevê recursos financeiros para sua concretização. A própria exposição de motivos que o encaminhou ao Presidente da República, em 1972, ressalta seu caráter de fixar "princípios e normas que sejam orientadoras e disciplinadoras de todo o sistema nacional de viação".

Em seus anexos, pôde-se ver que apenas as hidrovias, ferrovias, portos, etc., listados nos quadros, foram considerados para fins do Plano Nacional de Viação (PNV).

De lá para cá, inúmeras rodovias, e a própria Ferrovia dos Carajás, foram executadas, e, em alguns casos, posteriormente incorporadas, por lei, ao PNV.

É absurdo supor-se que para se outorgar concessão à construção de uma ferrovia fosse necessário a promulgação de uma lei, como condição precedente.

"Quem vencer a batalha dos transportes vencerá a dos mercados". Esta é a premissa nos países mais industrializados.

A reabertura democrática no País devolve, após 20 anos, a possibilidade de se prosseguir na conquista do Centro-Oeste, iniciada com a construção de Brasília e da Rodovia Belém-Brasília.

A Ferrovia Norte-Sul é uma exigência de integração nacional e incorpora à economia do País um grande potencial agropecuário e agroindustrial.

Historicamente, no Brasil, somente a democracia permite que regiões menos desenvolvidas recebam investimentos maiores para completar sua infra-estrutura. Foi assim no governo de Juscelino Kubitschek, com a construção de Brasília, da Belém-Brasília-Acre, com a constituição da Sudene e do Banco do Nordeste, e com a construção do açude de Orós.

Está sendo assim,

Nesse momento, de mais ampla liberdade democrática no País, investimentos são colocados novamente em favor de regiões como o Nordeste, o Norte e o Centro-Oeste.

São exemplos, justamente, a Ferrovia Norte-Sul, a Ferrovia Leste-Oeste, a eclusa de Tucuruí e o plano de irrigar 1 milhão de hectares no Nordeste.

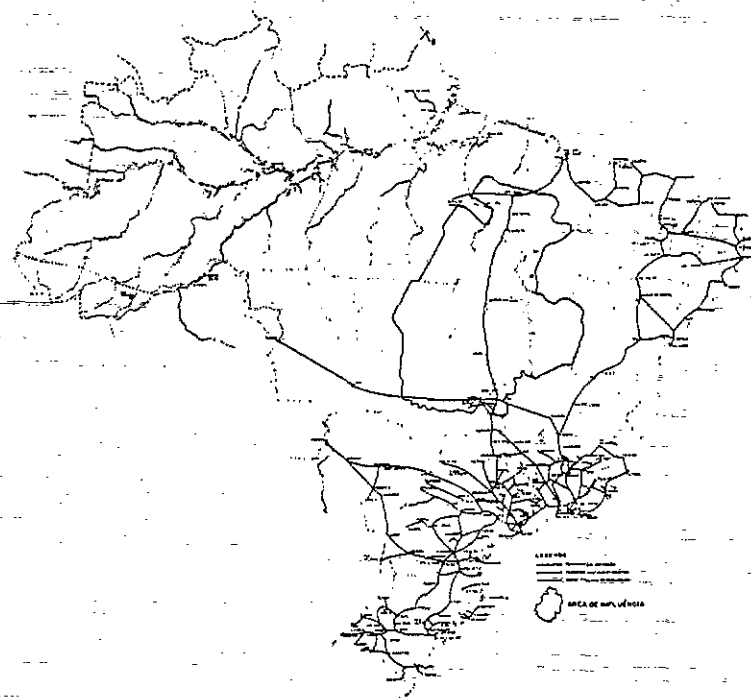
O jornal **Folha de S. Paulo** publicou ontem, neste domingo, uma pesquisa entre paulistanos sobre a Ferrovia Norte-Sul. Chamo a atenção dos Srs. Senadores. Não foi uma pesquisa feita, por

exemplo, em Goiás, Mato Grosso ou Maranhão, na área de influência da Ferrovia. E que dizem os paulistanos? Na faixa de até cinco salários mínimos, a mais pobre e sacrificada, 43% (quarenta e três por cento) acham que a Norte-Sul deve ser construída, contra 48% (quarenta e oito por cento) que são contrários. Acrescente-se aos favoráveis 3% (três por cento), que opinam pela construção, mas não agora, o que ampliaria o percentual de favoráveis para 46% (quarenta e seis por cento). Ora, ficamos muito satisfeitos, a considerar a oposição da maioria dos órgãos de opinião no Estado de São Paulo e, mais satisfeitos, porque nas camadas mais baixas da população brasileira, de todos os quadrantes, a Ferrovia Norte-Sul encontra ressonância como a alavanca de desenvolvimento econômico. Fica o registro.

Agradeço a atenção de todos. Muito obrigado. (Palmas.)

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES EM SUA EXPOSIÇÃO:

SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL



O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Passamos à fase das interpelações.

Concedo a palavra, por 10 minutos, ao nobre Senador Carlos Chiarelli.

O SR. CARLOS CHIARELLI (PFL — RS. Sem revisão de orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores e ilustre Ministro dos Transportes, Dr. José Reinaldo Tavares:

Em primeiro lugar, como requerente inicial da presença de V. Exª nesta Casa, não posso deixar de registrar o fato auspicioso, em termos de relacionamento entre o Executivo e Legislativo, sobretudo desse intuito maior de elucidação dos fatos,

em que V. Exª, desde o primeiro momento, foi claro e objetivo, no sentido de dizer da sua disposição, que ora se comprova, de abrir mão de qualquer prazo regimental, tão pronto aqui se aprovasse o requerimento, como ocorreu na primeira reunião posterior à sua formulação. V. Exª, consultado pelo Presidente Humberto Lucena, se dispôs a vir, de maneira pública, clara e democrática, discutir com o Senado da República e com o Congresso Nacional os temas referentes à área dos transportes. Por isso, o meu registro e os meus cumprimentos, que, também, os faço em razão da fartura de dados com que apresenta a justificativa da ação que desenvolve no Minis-

tério e, particularmente, dos planos, projetos e programas que está a empreender ou que se propõe a empreender naquela pasta, sob sua jurisdição e gestão. No entanto, para que a Casa cumpra rigorosamente as suas funções e V. Ex.^a preste os esclarecimentos que a opinião pública brasileira, através do Poder Legislativo, deseja conhecer sobre a magnitude de temas como esses que aqui trouxe ao nosso conhecimento, passo a formular as perguntas que arrolei, das quais, ao final, posso colocar cópia à sua disposição para, quem sabe, se entender necessário, servir de roteiro, a fim de que não precise estar tomando nota no decurso da minha arguição.

Vimos, pela sua própria informação e pelo que consta do texto da Lei nº 2.917, de setembro de 1973, que a Ferrovia Norte-Sul não consta no Plano Nacional de Viação. Sabemos que a Constituição Federal, em seu art. 8º, define atribuições e competências e entre elas estabelece a necessidade dessa predefinição, em termos da regulamentação que a própria lei referiu. Tudo isso na busca efetiva de permitir uma integração do sistema de transportes, inclusive no que diz respeito à modalidade ferroviária.

Sr. Ministro, já que a ferrovia não integra o Plano Nacional de Viação, não seria necessário que o fizesse, ao contrário da manifestação final do seu depoimento, onde se lê que seria absurdo, quem sabe, prever a promulgação de uma lei para levar a cabo uma obra como essa. Não seria mais adequado, em face da larga fundamentação a respeito da matéria, que se antecipasse a decisão de um projeto de lei ao Congresso, juntando tantos e tão variados argumentos, fecundamente, aqui, distribuídos por V. Ex.^a, para que, discutida a matéria, viesse a ser alterado o Plano Nacional de Viação com a dinamicidade que lhe é própria, já que não é um plano estático, a fim de que se pudesse incluir uma ferrovia, que tem tanta força e é capaz, inclusive, de causar esse debate de tão elevado propósito como esse, de integrar uma grande região brasileira?

Sabemos, perfeitamente, que o modelo da Ferrovia dos Carajás pode ser invocado como antecedente para a exclusão. A título de registro, apenas deixamos o fato de que se trata de uma ferrovia chamada tipicamente industrial e, por isso, com peculiaridades próprias. Sobre isso queremos ouvir a resposta de V. Ex.^a, que haverá de ser elucidadora.

Segundo se sabe, ou se pretende saber, no rol dos debates, já travados, a nível de opinião pública, no costumeiro trabalho de montagem das concorrências, o preço piso, o preço referencial, o preço médio, ou o preço padrão é sempre medido e dimensionado em razão do projeto ultimado. Havia ou há projeto ultimado — no caso havia — ou haveria, quando se lançou o edital, ou apenas, o anteprojeto elaborado com determinados padrões técnicos, mas ainda não suscetível de ser conceituado, nos moldes rigorosos do entendimento, como projeto capaz de atender às exigências indispensáveis para tal conceituado? Se não havia o projeto ultimado, como estabelecer o preço médio ou o máximo, quando se sabe que o preço varia de obra para obra, de região para região, de projeto para projeto?

Sr. Ministro, segundo se tem dito e reiterado, o maior objetivo da Ferrovia — V. Ex.^a foi absoluta-

mente e necessariamente insistente, eu diria, inclusive, brilhantemente insistente — o principal objetivo da Ferrovia é levar condições de desenvolvimento a uma região social e economicamente deprimida, dentro de uma política global de integração nacional e de busca incessante de vencer disparidades regionais. Por isso, objetivamente, o Plano de Desenvolvimento Regional Integrado, atingindo a área geoeconômica, política e cultural da Ferrovia, de traçado estimado em cerca de 1.600km, se não me falha a memória, está concluído para que se possa ter uma avaliação concreta e uma projeção real dos resultados, ou estamos trabalhando, ainda, com elementos, digamos assim, preliminares, com achegas que não constituem o plano-programa-global de desenvolvimento, que nos permitisse, mais do que uma simples antecipação de resultados otimistas, uma projeção concreta nascer de um diagnóstico bem aprofundado? Se não está ultimado, em que fase se encontra, como está sendo feito, por que técnicos, desde quando e sob responsabilidade de que órgão? Se não está pronto, não seria melhor aguardar seu término, para poder emitir juízo do valor concreto sobre a obra, seus efeitos, consequências e resultados, permitindo uma discussão mais sólida e um equacionamento mais firme?

De outra parte, Sr. Ministro, sobre o projeto em si da Ferrovia, está ele ultimado? Não mais o plano do desenvolvimento integrado, o projeto da Ferrovia — se está ultimado, quem o fez em quanto tempo? Partindo da premissa lógica de que se trata de uma obra de porte inquestionavelmente macroscópico, tem a pretensão legítima, compreensível e elogiável pretensão de mudar o mapa econômico e até mesmo o quadro social deste País.

V. Ex.^a referiu, **en passant**, às folhas 28, que o custo estimado das obras é da ordem de 2.044 bilhões de dólares. Esse, Sr. Ministro, é o investimento global, acabado, para que a Ferrovia esteja iniciada e concretizada, pronta para funcionar, de cabo a rabo?

Como foram escolhidas, Sr. Ministro, as empresas de consultoria, às quais V. Ex.^a se refere e que têm tanta importância na montagem preliminar dos estudos? Quais são elas e de que forma foram remuneradas?

Sr. Ministro, V. Ex.^a nos diz aqui, às folhas 29, que a VALEC veio aqui incluída no processo dessa construção. Disse-nos que ela estava desativada, e disse-nos que ela tem um patrimônio histórico, por ter sido um ramal da Vale do Rio Doce, com tradição no setor. Por essa razão, foi ela escolhida para tal execução?

Anteriormente, em outros empreendimentos ferroviários, não se tinha tido tal idéia? Qual a motivação, além dessa experiência na Vale do Rio Doce, que levou a essa revitalização, a esse renascimento da VALEC, para tomar a seu encargo um empreendimento desse porte?

V. Ex.^a também nos disse que, na Constituição do modelo institucional da Ferrovia, pretende-se, inicialmente, conservar, no âmbito da VALEC, a concessão e posse do leito ferroviário. Portanto, é a VALEC detentora da concessão da execução da Ferrovia Norte-Sul, e já o era quando lançou o edital, ou não era? Penso que sim e, se já o era, foi com base em que ato? Com que data e com que motivações e onde publicado a outorga dessa concessão à VALEC?

Sr. Ministro, aqui nos estimula a idéia do mais amplo, claro e objetivo processo de elucidação. Por isso, procede a informação de que a proposta, presumivelmente, pré-combinada das empreiteiras a que V. Ex.^a fez referência, corajosamente, no seu depoimento, era ou seria do conhecimento da VALEC, do Ministério, de V. Ex.^a, ou de outros escalões governamentais? Há essa afirmação em vários órgãos de imprensa. Precisamos ter a resposta concreta e afirmativa de que a fórmula apresentada e denunciada, motivadora da anulação, não era conhecida pelo Governo até que se deflagrou o processo corretivo.

Tem procedência, Sr. Ministro, a denúncia de que havia empresas concorrentes instalando-se, antes do julgamento, na área em licitação? Em sendo verídico, tal fato é usual? Não o sendo, é punível? De onde viriam, Sr. Ministro, ou virão os recursos para execução da obra, posto que a Exposição de Motivos quantifica-os sem mostrar a natureza originária da captação? V. Ex.^a nos dá um rol de identificações — incentivos fiscais, operações de crédito — e a pergunta que se faz: há créditos externos que seriam utilizados, pelo Brasil, nesta hora de moratória e de renegociação da dívida, com vistas à implantação dessa obra desse porte? Qual a integração de recursos das empreiteiras na capitalização de recursos para execução?

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena)

— O tempo de V. Ex.^a está esgotado, nobre Senador.

O SR. CARLOS CHIARELLI — Já que V. Ex.^a o diz, respeito o regimento e aguardo as respostas do Sr. Ministro.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — É com prazer que respondo a S. Ex.^a Senador Carlos Chiarelli, que, na verdade, fez um grande número de perguntas.

Sobre a primeira, no PNV, consultamos diversos escritórios de advogados para nos darem a sua opinião, e a opinião dos escritórios é a de que o Presidente da República tem poderes constitucionais para outorgar a concessão, e tal outorga não contraria, de forma alguma, o disposto no Plano Nacional de Viação. Olhando para trás, vemos que diversas obras no Brasil, e aqui foi citada a Ferrovia de Carajás, também não faziam parte do Plano Nacional de Viação. E essa Ferrovia é igual à Norte-Sul, na verdade; ela transporta um grande número de passageiros, diariamente; está induzindo um processo de desenvolvimento muito grande no Maranhão, com a instalação de diversas indústrias e de alguns projetos novos naquela região. Essa mesma Ferrovia já participou do Plano — a Ferrovia Norte-Sul, juntamente com a Leste-Oeste, nesse mesmo traçado que está aí, ela já participou do Plano Nacional de Viação de 1934, do Presidente Getúlio Vargas. De forma que a nossa opinião, com base nos documentos que temos de diversos escritórios e na experiência brasileira, é a de que o Presidente tem poderes constitucionais e assim fez, entregando à Valec, através do Decreto nº 94.176, de 2 de abril de 1987, a concessão e a exploração dessa ferrovia. Quanto ao Projeto Jari, nós trouxemos inclusive aqui algumas partes, para que todos possam ver um pouco, porque uma das coisas que jogam muito contra a ferrovia é que não há projeto, não

há estudo, não há nada. O projeto existe, a concorrência foi feita dentro do Decreto-lei nº 2.300, isso será facilmente verificável na Comissão de Sindicância, ou nas Comissões de averiguação que virão aí, para verificar a concorrência. Existia um projeto básico, foi feita a licitação, com dois preços, além do básico: tinha um preço máximo para evitar que as empresas se reunissem num cartel e jogassem o preço da concorrência para cima, que estipulou 10% acima do preço básico, e esse preço superior foi o de construção da Ferrovia de Carajás, portanto, o preço de uma ferrovia feita naquela região há pouco tempo, com a mesma eficiência que se pretende fazer com a Ferrovia Norte-Sul. E foi estipulado um preço de 10% para baixo, que é um preço mínimo, para evitar que as empreiteiras, no afã de ganhar essa concorrência, aviltassem demais o seu preço e ficassem sem condições, depois, de executar o trecho.

Agora mesmo, estamos rescindindo diversos contratos da Rodovia Porto Velho/Rio Branco, exatamente por esse problema. Houve uma concorrência, as empreiteiras deram preços muito baixos e, hoje, não têm condições de fazer a rodovia. Fizemos a rescisão dos contratos, e estamos elaborando uma nova licitação. De forma que há projeto.

Quanto ao plano de viabilidade, essa região é uma das mais estudadas do Brasil, a do Centro-Oeste. O estudo do PRODIAT foi feito durante 4 anos — nenhuma região brasileira teve esse tipo de estudo — e mostrou ali todas as terras que existem para agricultura, para pecuária, todos os recursos naturais daquela região, um trabalho intenso que foi feito, inclusive, com a participação da OEA.

Os estudos de viabilidade que estão sendo feitos levam em conta o PRODIAT. Foi por isso que pudemos fazer toda essa viabilidade da Ferrovia, da área da Ferrovia. Porque o PRODIAT, um dos melhores estudos regionais já feitos no Brasil, permitiu isso.

Até pedi que trouxessem os volumes do PRODIAT para que todos tomassem conhecimento, pois uma enorme pesquisa foi feita naquela região, por técnicos os mais competentes, que envolveu.

Os Ministérios do Interior, da Agricultura, dos Transportes, o pessoal da PORTOBRÁS, da SUCAMAM de todos os Estados, e esses estudos continuam sendo feitos até hoje nas áreas estaduais.

O custo total de 2 bilhões, 440 milhões de dólares, é o custo da infra-estrutura pronta para ser iniciada a operação, aí estão levados em conta os desvios, toda a linha, todo o sistema de comunicação, tudo o que é preciso fazer para funcionar. Isso, respondendo a sua pergunta sobre se esses dados representavam o custo total da ferrovia.

Quanto às empresas de consultoria, ao aproveitarmos a VALEC, pensávamos em utilizar o melhor, e o pessoal que fez o melhor exemplo de ferrovia construída no Brasil foi o que fez Carajás, uma grande obra que deu certo no Brasil, não teve maiores problemas em sua construção, foi construída em prazo recorde e com uma coisa bastante diferente das outras: ela custou menos 200 milhões de dólares do que o custo orçado, uma das poucas obras, no Brasil, que custaram menos do que o custo de seu projeto. Foi por

esse motivo que colocamos o pessoal da Vale do Rio Doce para trabalhar nessa Ferrovia. Nós não tivemos conhecimento nenhum, e eu acredito que a sociedade brasileira, acredito que os Srs. Senadores, de qualquer ato imoral na construção daquela ferrovia, de qualquer ato doloso. Eu nunca ouvi. O pessoal que executou esta Ferrovia dos Carajás, no valor praticamente idêntico à dessa, saiu com a cabeça erguida e com a sua reputação intocável. Então, foi essa a nossa intenção, quando associamos esse pessoal à construção da Ferrovia Norte-Sul, era trazer um pessoal da mais comprovada honestidade e com tarimba no serviço público.

A idéia, também, de aproveitar uma companhia já existente era para evitar criar uma nova empresa pública no País, o que isto seria um mal. E a nossa intenção, no futuro, é privatizar essa empresa, de forma que, mais tarde, desapareça do organograma do Ministério dos Transportes, como já desapareceu do organograma do Ministério das Minas e Energia.

Ao trazer a VALEC para o Ministério dos Transportes, fizemos um convênio com a Vale do Rio Doce, que permitiu trazer, então, o serviço de consultoria que a Vale já tinha na construção e operação de suas ferrovias. São cerca de 35 empresas consultoras, da maior experiência no Brasil, e também uma consultora Canadense que detém a melhor tecnologia de construção ferroviária no mundo, e que trouxemos para garantir que o Projeto fosse bom, que os custos fossem aqueles, e para que não tivéssemos problemas de fazer uma ferrovia sem projeto e que essa ferrovia acabasse custando mais do que o custo estimado.

A pergunta é se seria do conhecimento do Ministério ou da VALEC o possível acordo entre as empresas. Podemos garantir a V. Ex. que não, não tínhamos o menor conhecimento, e, quando soubemos, pela manhã, passamos o dia inteiro tentando verificar o que havia acontecido, se aquilo realmente era real, se não era, e verificar se a denúncia tinha procedência. Verificado isto, convencemo-nos de que, realmente, havia indícios de acordo entre as empreiteiras. Sobre esse acordo, é necessária uma explicação para evitar, um pouco, as interpretações que foram dadas.

Essas empresas já haviam ganhado a concorrência, porque já havia sido ultrapassada a fase da nota técnica. Essas empresas, que havia ultrapassado essa fase, eram vinte e uma. Eram dezoito lotes. Nenhuma empresa podia ganhar mais que um lote. Então, as dezoito primeiras classificadas tinham condição excepcional de ganhar a concorrência, praticamente, já haviam ganhado a concorrência. Em segundo lugar, não foi um acordo para aumentar os preços. Tínhamos um nível a 10% acima e 10% abaixo do preço básico, que, legalmente, pelo edital, as empresas podiam ofertar, e nós, legalmente, pelo edital, podíamos aceitar, também. Elas não colocaram o preço mais alto, nem o preço básico, colocaram o preço mínimo, uma diferença de 20% que, em milhões de dólares, é um recurso bastante considerável. Portanto, o que nos parece é que houve um acordo para uma distribuição de lotes mais conveniente, talvez de acordo com a localização de obras que elas estejam fazendo neste momento, ali perto, ou de outro tipo de consideração, porque os lotes não eram iguais. Foi isso que houve,

mas não podíamos admitir que qualquer sombra de dúvida desse tipo pudesse haver sobre a Ferrovia Norte-Sul, e anulamos, imediatamente, e informamos, através de nota oficial, apurado o conluio por essas diversas comissões de sindicância, inquéritos na Polícia Federal e outros, e identificados os responsáveis, estes seriam punidos quem quer que fosse, e as empreiteiras também que, comprovada sua participação naquele acordo, estariam impedidas de participar de nova licitação.

Tomamos conhecimento também, já em cima da abertura de preços, aliás, no mesmo dia, que haviam empresas se instalando na área. Quando nos mostraram a denúncia é o nome de algumas empresas de consultoria, estas realmente, tinham obrigação de estar ali, estão fazendo um projeto e estão morando, ali, os seus técnicos, mas falou-se também numa das empresas de construção que estaria tomando providências para instalação. Isso é um indicio de que, realmente, houve esse acordo, que nos leva a crer, cada vez mais, que houve esse acordo que, sem dúvida alguma, as comissões de sindicância vão esclarecer.

Os recursos são esses que já mostrei. E nós temos duas fontes básicas: o Fundo Nacional de Desenvolvimento e o Orçamento Plurianual de Investimentos. Nos recursos externos nós não estamos, neste momento, pretendendo obtê-los. Nós queríamos completar um pouco mais e para isso pedia licença à Mesa.

Nós vemos uma insistência extraordinária sobre esses estudos de viabilidade da ferrovia. Parece que o problema da viabilidade tomou-se a coisa mais importante que existe neste País. E nós vimos, e todos os Srs. aqui sabem, o que todas essas obras somaram e, por exemplo, a dívida externa brasileira vai a mais de 100 bilhões de dólares, quase nenhuma delas teve estudo de viabilidade, e ninguém reclamou.

Lançamos, outro dia, a idéia do trem na ligação Rio-São Paulo, e não ouvimos nenhuma reclamação nem procurando estudo de viabilidade, nem coisa parecida. E todas essas ferrovias que foram construídas no Brasil inteiro e que propiciaram o desenvolvimento no Sul do País, também não tiveram estudo de viabilidade. A Norte-Sul tem estudo de viabilidade; é necessário fazê-lo, é importante fazê-lo, porque mostra que essa região, realmente, é um grande potencial e não podia deixar de ser, pois é uma região duas vezes maior do que São Paulo, do tamanho da França, que é um areal, não serve para nada.

Esse problema da batalha dos recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento, os 12 bilhões de cruzados que precisamos, este ano, virou uma verdadeira batalha, tenha o recurso ou não tenha.

Agora mesmo, nós estamos vendo, para salvar o Banco de Crédito Real de Minas Gerais e a Caixa Econômica de Minas Gerais, o Governo está colocando — e tinha que colocar, não se pode deixar de ajudar um Estado nessa situação, numa hora dessas — 12 bilhões de cruzados. O mesmo valor que, polemicamente, vem sendo discutido para a Ferrovia Norte-Sul. E esse dinheiro que está sendo colocado lá não cria nenhum emprego, não desenvolve nenhuma região, não agrega nada ao Produto Bruto Brasileiro. Nada! É apenas para consertar o problema da especulação imobiliária.

De forma que, o Brasil tem recursos e teve no tempo de Juscelino; as críticas eram as mesmas. E tem, agora, basta querer fazer. Não se irá resolver o problema da crise brasileira ficando parado, esperando as coisas acontecerem.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Sr. Ministro José Reinaldo Tavares, o tempo de V. Ex.^a está esgotado. (Pausa.)

Perguntaria ao nobre Senador Carlos Chiarelli, se não gostaria de encaminhar ao Sr. Ministro o restante das perguntas, que poderiam ser respondidas depois.

O SR. CARLOS CHIARELLI — Não. Não vou encaminhar o restante Sr. Presidente. Só tenho uma pergunta a fazer ao Sr. Ministro, mas estou preocupado com os 5 minutos da tréplica; vou usar 30 segundos:

Sr. Ministro, com relação às obras usuais, e de preocupação do restante do País, V. Ex.^a deu a idéia de que muitas delas estão sendo atacadas, como a recuperação da malha ferroviária, da malha rodoviária. Sem qualquer **parti pris** com relação ao regionalismo da execução da obra, que me parece muito útil — digo isto como homem do Sul — guardados todos os requisitos técnicos, assegurada a plena idoneidade administrativa e o cumprimento dos princípios morais e jurídicos, gostaria de inquiri-lo sobre esse aspecto e as demais obras, não apenas as novas, mas as de conservação daquilo que temos — sobretudo as malhas ferroviária e rodoviária — recursos para, simultaneamente, podermos atacar as obras elencadas como novas, entre as quais a Ferrovia Norte-Sul, e a conservação do que temos? É apenas isso, e agradeço imensamente as respostas de V. Ex.^a.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Na área rodoviária, estamos fazendo esse programa de recuperação, de reconstrução. De acordo com o programa, são 5 mil quilômetros por ano. E quem anda nas rodovias brasileiras é testemunha do esforço que temos feito na reconstrução — todos os que transitam — tenho recebido diversos Parlamentares e eles são os primeiros a afirmar que vêm o trabalho em todo o País, no interior de todo o País.

Na área portuária, iniciamos duas obras quase que de Santa Engrácia, o Cais de Valão — Paqueta, e Santos, que é uma obra falada há tantos e tantos anos, mas nunca iniciada. Nós a iniciamos agora. E iniciamos a ampliação do Cais de Paranaguá também. Vamos investir muito este ano, nos portos brasileiros, com recursos ociosos do Fundo de Marinha Mercante.

Iniciamos a conservação de toda a Rede Rodoviária Federal, são mais de 50 mil quilômetros, hoje estão em operação com empresas bem pequenas, diversas obras delegadas aos Estados, que fazem a conservação rotineira o que não era feito há muitos anos.

E sobre a Rede Ferroviária Federal, vou citar apenas um testemunho do que temos feito. É o relatório da Diretoria da Rede Ferroviária Federal, presidida pelo ex-Presidente Osíres Guimarães, que diz o seguinte:

"Especial menção cabe, nesta oportunidade, ao apoio prestado à Rede Ferroviária

Federal, pelo Sr. Ministro dos Transportes, Engenheiro José Reinaldo Carneiro Tavares, refletindo o seu posicionamento em prol do desenvolvimento ferroviário nacional."

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Affonso Camargo.

O SR. AFFONSO CAMARGO (PMDB — PR. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares:

V. Ex.^a citou tanto o passado que isso me permite pensar que V. Ex.^a não entendeu a importância deste momento, e também não entendeu os motivos por que hoje muitos criticam a construção da Ferrovia Norte-Sul. O que nós estamos querendo é acabar, de uma vez por todas, com obras decididas por ordem superior.

Queria, inclusive, consultar o Sr. Presidente se seria possível adotarmos aquela outra praxe — acho que o Plenário ganharia muito que durante os 25 minutos pudéssemos dialogar mais; eu faria perguntas ao Sr. Ministro e ele responderia, ele me perguntaria, eu o responderia. Parece-me que seria melhor para o Plenário. Se o Sr. Ministro estiver de acordo, eu preferiria desta forma.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador Affonso Camargo, justamente V. Ex.^a conhece as normas regimentais a que já me referi, mas a solicitação de V. Ex.^a dependerá, evidentemente, da aquiescência do Sr. Ministro. Se S. Ex.^a o Sr. Ministro estiver de acordo... (Pausa.)

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Por minha parte, se o Senador Affonso Camargo quiser assim, concordo.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O seu pleito foi deferido.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Acho que todos ganharão.

Com relação ao seu documento não vou, aqui, evidentemente, querer cotejar a sua administração com a minha, mas essa frase: "Acreditamos mesmo que nunca, em tempo algum, em lugar algum, um Ministro tivesse que enfrentar uma realidade igual", eu diria que eu certamente a enfrentei 11 meses antes, no mesmo Governo de V. Ex.^a Mas não vou ater-me a isso, porque V. Ex.^a sabe e os nossos auxiliares também, — os seus auxiliares, na maioria, foram meus auxiliares — as equipes do DNER, da Rede da PORTOBRÁS sabem que o ano de 1985 foi frutífero e que muito do que V. Ex.^a pôde fazer em 1986 foi uma sequência de trabalho já realizada em 1985. Mas não vim aqui para criticar a gestão de V. Ex.^a, queria exatamente que V. Ex.^a entendesse a nossa posição de Senadores e, basicamente, a minha posição de Senador e ex-Ministro dos Transportes.

Com relação a algumas respostas, já dadas ao elenco de perguntas, por sinal muito bem feitas pelo Líder do PFL, Senador Carlos Chiarelli, eu gostaria de fazer algumas observações, e V. Ex.^a pode interromper-me quando quiser.

Esse problema do Plano Nacional de Viação que vou abordar, que é o problema da legalidade, V. Ex.^a falou que alguns escritórios tinham dado uma opinião de que não haveria necessidade da Ferrovia Norte-Sul constar do Plano Nacional de

Viação. Para nós, não é problema de escritório, não é problema técnico, é problema de processo de Governo democrático. É por aí que nós estamos querendo colocar. Não é dizer que errou ou que é efetivamente ilegal. O que nós gostaríamos é que tudo isso fosse feito através do Congresso Nacional, porque antes era outro regime e nós não podemos nos basear no regime anterior. V. Ex.^a mesmo, no final do seu documento fala: "Depois de 20 anos, agora é que se restaura a democracia...". Pois exatamente depois desses 20 anos, é que nós queremos uma forma nova de se governar.

O problema do preço-base me causa estranheza — e até me faz pensar, mais uma vez, que a obra está sendo feita às pressas, esta decisão de tomar como preço-base da Ferrovia Norte-Sul, o preço-base da Ferrovia de Carajás. Parece-me que seria muito mais tecnicamente recomendável que cada ferrovia tenha estudos suficientes para se fazer o preço-base.

Com relação ao fato do acordo — se eventualmente houve acordo, que V. Ex.^a, inclusive, já disse aqui que acredita que houve — ter sido feito pelo preço mínimo, eu queria lhe dizer que, pelo que se sabe da história dos acordos de empreiteiras, sempre se fizeram no preço mínimo; nunca se fizeram em termos de preço máximo. Quando o preço-base dá margem a se propor o preço mínimo, todas propõem o preço mínimo. E aí é que se faz o acordo.

E me estranha também V. Ex.^a, no final, ter afirmado claramente que esse problema de viabilidade econômica é um negócio que todo mundo está falando, mas que não tem importância. Se for esperar estudos de viabilidade econômica nós não faríamos nenhuma obra no País.

Realmente, eu gostaria que mudássemos a maneira de governar e procurássemos cuidar melhor do dinheiro do povo. Porque esta Tribuna, Sr. Ministro, é exatamente a que nós usamos por procuração, por delegação de voto, para defender o dinheiro popular, pois governar é cuidar bem do dinheiro do povo.

Eu queria dizer, fundamentalmente, aos meus colegas de Goiás, do Maranhão, do Pará, do Mato Grosso, que eu não aceito, de forma alguma, que se queira fazer, a partir desse problema da Ferrovia Norte-Sul, uma manobra divisionista brasileira. Não aceito por vários motivos e, principalmente, pelo seguinte: eu não estou me comportando naquela linha do "faça o que eu digo, mas não faça o que eu faço". Pelo contrário, eu quero que façam o que eu digo e que façam o que eu fiz, porque quando Ministro dos Transportes, eu fui atropelado pelo Secretário de Indústria e Comércio do Paraná, que queria fazer a Ferrovia da Produção lá no Paraná — que antes era a Ferrovia da Soja — também numa linha de "vamos fazer o quanto antes, sem maiores estudos". Eu me neguei a aceitar aquela forma de fazer a Ferrovia e me desgastei, no meu Estado, por causa disso.

E nomeamos na ocasião e tenho aqui a portaria-uma comissão formada por dois técnicos da Rede Ferroviária Federal, que é quem entende de ferrovias no Ministério dos Transportes, dois técnicos do GEIPOP, que é a nossa empresa de planejamento, e por dois técnicos da Secretaria de Transportes do Paraná que, durante sete meses, procuraram estudar a viabilidade daquela fer-

rovia. E só em janeiro, na hora em que eu estava saindo do Ministério, quando o transferi a V. Exª, que eles me entregarem um estudo profundo, no qual ainda pediam dados adicionais para examinar, de uma maneira definitiva, aquela viabilidade. Digo isso para não pensarem que estou fazendo jogadas menores de interesse de um Estado contra outro Estado, porque nós, aqui, o corpo todo, representamos, na verdade, o Brasil, e queremos que haja desenvolvimento em todas as regiões brasileiras.

A responsabilidade desta Tribuna é que fez, inclusive, com que eu me preocupasse, na medida em que é um Ferrovista sobre a qual nunca o Presidente José Sarney falou comigo; em nenhum momento dos meus 11 meses de Ministério, Sua Excelência falou comigo sobre a ferrovia Norte-Sul; em nenhum momento eu ouvi qualquer técnico do Ministério falar comigo sobre a Ferrovia Norte-Sul. Isso não quer dizer que ela não possa ser feita mas enquanto eu fui Ministro, ela não foi falada. E, de uma hora para outra, ela surge e começaram a surgir alertas: O Clube de Engenharia do Rio de Janeiro levantou dúvidas e, em virtude disso, na minha função fundamental de Senador, eu o trouxe ao Plenário desta Casa, e começamos a discutir o assunto.

Temos compromissos, Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares, com o povo. Antes de minha eleição como Senador, em 15 de novembro, eu era Senador biônico, mas trabalhei muito para que se mudasse o Brasil. Acho que naquela época V. Exª exercia cargo de confiança do Governo anterior, e nós estávamos aqui fazendo dissidências para tentar criar a Aliança Democrática. Tenho aqui o nosso único documento da Aliança Democrática, que começa assim: "Objetivando a consolidação das instituições democráticas." E depois diz: "Decidiram reunir seus esforços no propósito de promover as inadiáveis mudanças que a sociedade brasileira exige." Então, o nosso é um compromisso de mudança. Onde diz mais adiante: "Em uma Nação marcada pela pobreza e ameaçada pelo desespero dos marginalizados, a administração pública deve se caracterizar pela credibilidade e pela participação, e se pautar sempre pela austeridade e moralidade."

O que nós não entendemos é que exatamente aquilo que está faltando no Brasil é a informação correta, a decisão democrática.

Eu vejo aqui, na **Folha de S. Paulo**, declarações daquela entrevista coletiva que V. Exª deu e que todos os jornais publicam: "Governo não desistirá da Ferrovia." Segundo ele — é V. Exª — a obra é uma decisão superior e irreversível do Governo José Sarney.

Ora, Ministro José Reinaldo Tavares, numa democracia não há nenhuma decisão irreversível de Governo, porque senão não precisaria haver Congresso, e não precisaria V. Exª estar aqui hoje, conversando conosco. Não há decisão irreversível!

Eu teria alguns pontos para colocar com relação a esse problema da informação. Veja o que acontece: sai publicado este último episódio — não vou me ater a ele — de sábado: "VALEC desconhecia o que Sarney disse saber." E quem assistiu aos programas de televisão de sexta para sábado, fez confusão entre o que V. Exª dizia, o que o Dr. Paulo Vivacqua dizia e o que o Portavoz do Presidente dizia. E nós ficamos sem saber,

realmente, se o Presidente já sabia antecipadamente ou não sabia; aqui, o Dr. Paulo Vivacqua disse que não recebeu nenhuma informação do Presidente, que o Presidente já sabia antecipadamente. Isso é muito ruim, porque gera perplexidade, gera incredulidade, e tenho falado muitas vezes que, sem credibilidade, não se vai conseguir fazer nenhum pacto nacional no Brasil.

Há dúvidas quanto à legalidade, quanto à viabilidade, quanto à oportunidade, que é problema de recursos e alternativas, e quanto, ultimamente, ao problema da moralidade, que eu não vou discutir porque não tenho dados e não trabalho nessa área de moralidade por indícios. V. Exª já iniciou um inquérito no Ministério; há, inclusive, uma Comissão Parlamentar de Inquérito; há um inquérito policial determinado pelo Presidente da República, e nós vamos aguardar os resultados dos mesmos para nos pronunciar, porque com moralidade não se brinca.

Com relação à legalidade, V. Exª já falou sobre o Plano Nacional de Viação, mas nós temos aqui outros problemas na Constituição. Por exemplo, o art. 43, item II diz:

"Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente."

Então, é especialmente, primordialmente ao Congresso Nacional.

"Item II — Orçamento anual e plurianual..."

E V. Exª sabe que a Ferrovia Norte-Sul não consta do Orçamento Plurianual.

E no item IV, também, com aprovação do Congresso:

"Item IV — planos, programas nacionais e regionais de desenvolvimento;"

É o caso do plano que V. Exª traz para desenvolver a Região Centro-Oeste.

Diz o art. 62, § 3º:

"Nenhum investimento, cuja execução ultrapasse um exercício financeiro, poderá ser iniciado sem prévia inclusão no orçamento plurianual de investimento ou sem prévia lei que o autorize e fixe o montante das dotações que anualmente constarão do Orçamento durante o prazo de sua execução."

Cito, de passagem, a "Seção III — Da Responsabilidade do Presidente da República."

"Art. 82. São crimes de responsabilidade os atos do Presidente que atentarem contra a Constituição Federal e especialmente:

VI — a lei orçamentária; e
VII — o cumprimento das leis e das decisões judiciais."

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Senador Affonso Camargo, informo a V. Exª que a sua exposição já dura doze minutos. Como o seu tempo, somado ao do Ministro, terminará às 17:30 horas, gostaria que V. Exª procurasse entrar objetivamente no questionário, para possibilitar o diálogo.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Se o Sr. Ministro quiser passar a responder as minhas per-

guntas, esteja à vontade, pois não quero descumprir o tempo.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Aguardo que V. Exª termine.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Esse problema de decisão soberana do Governo é o que mais me choca, Ministro José Reinaldo. Vejamos, Srs. Senadores, o que aconteceu com relação à tramitação inicial dessa obra. O que é o normal? O Presidente da República aprova uma Exposição de Motivos, como aprovou. Vamos admitir que ela estivesse totalmente legal em matéria da nossa aprovação, que tivesse passado pelo Congresso, estivesse no plano ou esse plano regional tivesse sido aprovado aqui. O Presidente da República aprova uma Exposição de Motivos, outorga uma concessão para se construir a ferrovia e naturalmente, inicia-se a concorrência.

O que aconteceu com essa obra? A aprovação da Exposição de Motivos pelo Senhor Presidente da República foi no dia 24 de abril e a outorga da concessão no dia 2 de abril. Pior que isso: os avisos de qualificação da obra, inclusive para a compra de dormentes, foram feitos em fevereiro. É difícil aceitar como correta uma obra como essa. Por isso, Sr. Ministro, ficam todas essas dúvidas, a nível de escândalo, porque não está sendo feito de maneira normal, ou seja, está sendo feito do fim para o começo.

Gostaria que V. Exª respondesse aqui a uma questão, porque tenho receio de que outra obra esteja começando assim — espero que não! Hoje, pela manhã, deram-me informação de que V. Exª teria emitido uma correspondência ao Governo francês, através do Ministério do Comércio Exterior da França, definindo interesse em contratar aquele sistema francês, se não me engano, TGV, de Trem-bala, quando no dia 8 de maio, recentemente, o Presidente teria criado uma Comissão para estudar alternativas; não acreditei. Em todo caso, trouxeram-me essa informação e acho bom que seja dito aqui.

Com relação ao problema da viabilidade, que já foi colocado, a impressão que fica é que se resolveu fazer uma ferrovia e como ela não tinha viabilidade, então, vamos desenvolver uma região para justificar a ferrovia. Quando o processo é: vamos desenvolver a região do Centro-Oeste e ver qual a infra-estrutura de transporte que deve ser feita para o desenvolvimento dessa região.

Muito bem, encerro por aqui.

Tenho como único estudo, até hoje, mais profundo dessa região, o PRODIAT, que V. Exª falou sobre ele, que faz todos os levantamentos e também um estudo feito pelo GEIPOT — a nossa empresa de planejamento de transporte, com 20 anos de tradição, que faz, inclusive, serviços para o exterior, do mais alto conceito, feito em maio de 1986, no Programa de Corredores, conforme tese que V. Exª nominou na sua exposição, em que se estuda a operacionalização do Corredor Araguaia-Tocantins, e aqui tem mais de 10 opções para dar apoio de infra-estrutura para desenvolver essa região, que também quero que seja desenvolvida e, nesse estudo, a solução Ferrovia Norte-Sul, em matéria de rentabilidade e conveniência, está em 8º lugar. São os estudos que tenho. Aliás, consegui com muita dificuldade. V. Exª fez esse último esclarecimento, dizendo que

a VALEC estava à disposição de quem quisesse ver os dados da concorrência; no Ministério, disseram que era para ligar para o Rio de Janeiro; do Rio, disseram-me que ligasse para o assessor da parte de Comunicação Social. E ele me disse que, para arrumar, eu tinha que conversar, pessoalmente, com o Dr. Paulo Vivacqua. Não consegui os elementos e fiquei com este estudo feito em que a 8ª opção seria a Ferrovia Norte-Sul feita pelo GEIPOP.

A solicitação que faço a V. Exª, não sei se falo em nome do Senado Federal, é que se dê um encaminhamento diferente, que V. Exª, se quiser, atualize novamente o estudo do PRODIAT, chegue a conclusões técnicas e mande para o Congresso examinar. Comprometemo-nos se realmente num estudo sério que venha para cá, nos convenceremos de que isso é interessante para o dinheiro do povo brasileiro, aprovaremos. Mas, desta forma, a toque de caixa, não é possível concordar.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Nobre Senador, vejo que V. Exª começou querendo cassar uma ferrovia e agora está querendo cassar o Presidente, quando fala em crime de responsabilidades e faz essas outras ameaças. V. Exª é testemunha e não pode falar desta maneira, de falta de informações, porque o seu amigo, O Presidente da Rede Ferroviária — quando soube que V. Exª estava procurando diversas pessoas que tinham trabalhado com V. Exª no Ministério, para pegá-los dados e esclarecimentos, chamei o Dr. Osires Stenghel Guimarães e disse: "O Ministro Affonso Camargo, que é seu amigo, não é um Senador qualquer, é um ex-Ministro dos Transportes e estamos inteiramente à disposição de S. Exª". (Risos.) Desculpem-me V. Exªs., mas, realmente, não é um Senador — Ministro foi o que eu disse, e não é porque foi Ministro dos Transportes. Então, em relação aos transportes tem S. Exª uma outra qualificação foi Ministro dos Transportes, é um Senador que foi, recentemente, Ministro dos Transportes. E o Dr. Osiris Stenghel Guimarães foi procurá-lo e V. Exª disse a ele que não precisava de dado nenhum; pelo menos foi o que ele me disse, que V. Exª já tinha decisão formada do que queria fazer. De forma que, este oferecimento, na hora que V. Exª quiser, poderá cobrar de mim, a VALEC está aberta para qualquer pessoa e para V. Exª especialmente.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Posso fazer uma pergunta, Sr. Ministro?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Claro, Excelência.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Por que o Dr. Osiris Stenghel Guimarães foi demitido da Rede Ferroviária Federal?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Foi demitido porque é normal uma pessoa sair. Ou V. Exª acha que, porque foi V. Exª que o nomeou ele não poderia ser demitido?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não! Acho que pode e até devia, se V. Exª considerava que ele era um homem da minha confiança e não da de V. Exª. Até falei — prazo aos céus! Pela primeira vez, alguém foi demitido neste Governo. Estamos precisando disso! — V. Exª declarou à

Imprensa que ele era uma pessoa muito competente, muito boa, que era a favor da Ferrovia Norte-Sul mas tinha pedido demissão para cuidar da família em Curitiba. É com isso que não concordo! É só dizer: "Foi demitido"; tudo bem, aceite que tenha sido demitido.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — O Dr. Osires Stenghel Guimarães é uma pessoa de bem, um homem capaz, trabalhador, honesto.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Exª inclusive leu os números da Rede de 1986 que foram muito bons...

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Não tem nada a ver o problema dele, com declarações que ele teria feito sobre a Ferrovia Norte-Sul, porque isso não altera.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas ele não fez.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Sim, ele não fez.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Peço ao nobre Senador Affonso Camargo deixe o Sr. Ministro dar a sua resposta.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Pois não.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Há um fato que deixou diversas pessoas no Governo preocupadas com a posição do Dr. Osiris. Foi quando daquele tiroteio na Central, durante a greve, quando um policial da Rede Ferroviária baleou um grevista. O policial matou o grevista. De forma que ele é responsável, de certa maneira, por isso. A Guarda Rodoviária pertencente à Rede Ferroviária. Então, esses elementos foram levados em conta, Senador.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Então, devia ter sido dito isto.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Também questiono um pouco esta sua sinceridade no ataque à Ferrovia Norte-Sul, porque V. Exª vai mudando de argumento sempre. V. Exª começou dizendo que a região devia ser desenvolvida, mas que o erro era de se fazer por ferrovia, quando havia uma hidrovia; que devia fazer a hidrovia, naquele momento. Pressuponho, então, que V. Exª estava a favor de que fosse colocado à disposição daquela região um meio de transporte eficiente, que permitisse o desenvolvimento da região.

Hoje, V. Exª não falou mais nisso; V. Exª não falou em hidrovia. Quando V. Exª teve um debate aqui no Congresso, disse que os elementos que tinha eram fornecidos pelo Clube de Engenharia. Ora, esses elementos, em que nós todos, no Ministério, nos baseamos, são elementos do Ministério. O projeto está lá. V. Exª não precisava recorrer ao Clube de Engenharia. Aliás, o Dr. Matheus Schneider, Presidente do Clube de Engenharia, disse-me que o Clube de Engenharia não tinha nenhuma posição. Naquele momento, pelo menos, eles não tinham tomado nenhuma posição. Vieram pessoas sócias do Clube que foram apresentados por V. Exª, inclusive por outros Senadores. Eles não falavam pelo Clube de Engenharia, eram apenas Membros do Clube de Engenharia, e V. Exª devia conhecer, porque o PRODIAT é

um programa do Ministério. Também não vi no Ministério — como V. Exª bem falou que não fez nada para concretizar a ferrovia do seu Estado, a Ferrovia da Produção — também não vi nenhum documento...

O SR. AFFONSO CAMARGO — Eu fiz aquilo que tinha que ser feito.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Senador Affonso Camargo, o Sr. Ministro só dispõe de quatro minutos para concluir.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Não vi nenhum documento seu para fazer o projeto da hidrovia. Não vi. Se V. Exª tem, me mostre. Foi assim que V. Exª começou a atacar a Ferrovia Norte-Sul, foi desta maneira. Depois, começou a fazer até algumas acusações difíceis de acreditar que um homem como V. Exª os tenha feito.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Quais acusações?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Não vou relembrar aqui, neste momento, porquanto só disponho de três minutos para responder.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas fale, é bom V. Exª dizer quais são.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Do jeito que a imprensa tocou o problema, inventou até um Sr. Riva não-sei-de-quê, que é lá do Paraná e que estava em Mato Grosso, dizendo, inclusive, que estava imputado a V. Exª o fato de essa ferrovia estar sendo feita naquela região para passar em terras do Presidente José Sarney. V. Exª conviveu com o Presidente José Sarney, e sabe que Sua Excelência não tem terras lá.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas eu nunca disse isto. Eu nunca afirmei isto.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Mas foi imputado a V. Exª na revista.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas imputada muita coisa é.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador Affonso Camargo, peço a colaboração de V. Exª.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — E V. Exª não desmentiu.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Peço a colaboração de V. Exª para que o debate seja estabelecido.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Decisão superior. Eu nunca falei em decisão superior. Começou a acontecer em **O Estado de S. Paulo**, quando o assunto foi lançado em manchete e publicado em diversos editoriais cunhado nessa mesma frase.

O editorialista de **O Estado de S. Paulo** esteve comigo, o setorialista que cobre o Ministério, e me mostrou a matéria: está aqui Ministro, eu não falei nessa ordem superior em minha matéria.

Foi um gancho utilizado por pessoas contra a Ferrovia Norte-Sul — e estamos vendo aí muita coisa jogada contra a Ferrovia Norte-Sul da maneira mais irresponsável possível — para dizer

que é uma obra autoritária, quando não é. Ela só é possível de ser feita exatamente em um regime democrático, e foi assim que Juscelino fez, naquela época, as obras do Centro-Oeste. Nunca mais foram feitas obras no Centro-Oeste. Agora, no Governo democrático, é que volta a haver.

Quando V. Ex.^a pede para fazer um amplo debate — li, inclusive nas Memórias de Juscelino, que diversas maneiras protelatórias da execução da obra foram tentadas, naquele tempo, pela IDN, para não deixar sair as obras do seu Governo. Naquele momento, as decisões do Presidente Juscelino, que era um Presidente extremamente democrático em um regime democrático, foram tomadas, como são tomadas hoje, da mesma maneira.

Quando V. Ex.^a fala que o edital saiu no dia 2 de fevereiro e não poderia ter saído, porque precisa de uma prioridade, a prioridade é para realização da obra, Senador. V. Ex.^a não pode desconhecer isto, V. Ex.^a foi Ministro dos Transportes. Edital não quer dizer obra. Obra é quando se inicia, quando se faz, quando se assina o contrato. Essa prioridade é necessária para execução da obra, não para a contratação. Não há ilegalidade nenhuma nisto.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O tempo de V. Ex.^a está esgotado, Sr. Ministro.

O SR. AFFONSO CAMARGO — O meu também?

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — No início V. Ex.^a solicitou a aquiescência da Mesa...

O SR. AFFONSO CAMARGO — Só estou perguntando, sim ou não.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Exatamente, porque o tempo foi somado à réplica e à tréplica.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Srs. Senadores, a Presidência verificou que, de acordo com a praxe, nas interpeleções deve-se verificar uma alternância entre os Senadores que apóiam ou fazem oposição ao Governo. Nessas condições, pedindo aos Srs. Líderes de Oposição para relevar o não cumprimento dessa praxe inicialmente, vou conceder a palavra, neste instante, ao nobre Senador Mário Maia.

O SR. MÁRIO MAIA (PDT — AC. Sem revisão do Orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Ministro:

Estamos presentes, na tribuna, como Senador e pertencente a um Partido da Oposição, o PDT.

Inicialmente, devo dizer a V. Ex.^a e à Casa que divirjo em inúmeros pontos programáticos do Governo que ajudamos a chegar ao Poder, o do ilustre ex-Senador da República, Dr. José Sarney. À época em que foi eleito pelo Colégio Eleitoral Vice-Presidente da República, na chapa em que era Presidente o ilustre e inesquecível Tancredo Neves, nós, que resistimos bravamente, de início, a não ir ao Colégio Eleitoral, porque era voz corrente e convicção nossa de que aquele Colégio era espúrio e não tinha legitimidade para eleger um Presidente da República, a pedido do Presidente do nosso Partido de então, e dos Líderes no Senado e na Câmara, contra a nossa vontade

e a nossa convicção, em obediência ao nosso Partido, às solicitações dos nossos Líderes, fomos ao Colégio Eleitoral e elegemos, então, o Presidente e Vice-Presidente da República.

Com a fatalidade da morte de Tancredo Neves, chegou à Presidência da República o Senhor José Sarney. Pertencíamos ao PMDB, e por isso, fomos um dos contribuintes a levá-lo ao Poder.

Posteriormente, as condições e as circunstâncias políticas nos levaram a sair do PMDB e a integrar as hostes do PDT, Partido que, com muita honra, representamos nesta Casa do Congresso Nacional.

Colocamo-nos numa posição de expectativa do programa do Governo José Sarney, numa posição de silêncio e de observação crítica. Com a implantação do Plano Cruzado, não porque o Partido se colocasse, logo de início, contra este Plano, mas individualmente, como Senadores, pertencentes a uma Região longínqua e problemática, que sentimos a repercussão imediatamente da parte negativa do Plano Cruzado, ficamos, logo de início, contra o mesmo.

Temo-nos colocado numa posição de crítica contra o Plano Cruzado, e os fatos estão aí a mostrar que foi ineficiente e desastroso, até, para o País.

Temo-nos colocado contra o Governo da República em vários pontos. Por isso, entendemos que estamos aqui, nesta tribuna, com isenção para dizer a V. Ex.^a, Sr. Ministro, que, do ponto de vista particular da Ferrovia Norte-Sul, estamos com o programa do Governo. Como homens do Norte, como homens da Amazônia, como homens de uma região subdesenvolvida, num País em desenvolvimento, jamais poder-nos-íamos colocar, mesmo em obediência aos ditames do Partido, acima dos interesses do Brasil, que vemos agora, como Senador da República, numa definição que o Governo entendeu adequada para o desenvolvimento de nossa Pátria, através da instalação da Ferrovia Norte-Sul.

Vejo nessa obra a esperança de que, logo em seguida, o programa do Governo faça estender essa programação ou que outros engenheiros, em épocas passadas, como Paulo de Frontin, já planejaram para que ela fosse estendida até o Centro-Oeste, até muito grosso, e mais além, ao tempo de Getúlio Vargas, quando, no Programa Rododotário, essa estrada estava planejada a chegar não até muito grosso, mas até a parte mais ocidental do Brasil, na longínqua cidade de Cruzeiro do Sul, atravessando todo o nosso Oeste e Noroeste brasileiros.

Portanto, neste particular, V. Ex.^a — apesar de eu ser um homem de Oposição — terá o nosso voto favorável na discussão do encaminhamento da Estrada Norte-Sul, tão polêmica e tão discutida entre os vários elementos e que parece até dividir o Brasil do Sul e Sudeste desenvolvidos do Norte e Centro-Oeste pobres, desamparados e esquecidos.

Portanto, as perguntas que vou fazer a V. Ex.^a estão inseridas neste espírito construtivo de esclarecimento para que essa obra possa tornar-se efetiva, naturalmente dentro dos ditames da ordem, da disciplina, da moralidade, da austeridade, cujos elementos não quero colocar aqui em evidência.

Passo, então, Sr. Ministro, a lhe fazer as seguintes perguntas — eu vou fazer de maneira corrida

e, em seguida, como estão escritas, passo-as a V. Ex.^a, para que não tenha o trabalho de responder item por item.

Primeira: é verdadeira a informação de que as obras da Rodovia BR-364, no trecho Porto Velho—Rio Branco, estão suspensas? Sendo verdadeira, por quê? Quando serão reiniciadas as obras? A suspensão tem ligação com o início das obras da Ferrovia Norte-Sul?

Segunda: por que foi criada uma nova empresa para se responsabilizar pela construção da Ferrovia Norte-Sul, a VALEC, em vez de se entregar essa responsabilidade à Rede Ferroviária Federal? E por que, no resultado da concorrência anulada, alguns lotes, com a mesma extensão ou com a pequena diferença, às vezes, apresentam custo bastante diferenciado?

Terceira: em que o Oeste e o Nordeste serão beneficiados com a Ferrovia? Como os insumos da Região Amazônica chegarão ao Sul, via ferrovia, se os Estados do Amazonas, Acre e Rondônia estarão distantes dela? Rio Branco (Acre) e Brasília estão distantes mais de 3 mil quilômetros. Por que dar prioridade à interiorização pelo Norte, onde já existe relativa malha rodoviária — a Belém-Brasília já está asfaltada — e não pelo Oeste-Noroeste, onde as terras são férteis e praticamente inexistente a malha rodoviária?

Quarta: já houve contatos com as empresas privadas para garantir os investimentos previstos no Quadro 12 da página 44, da publicação "Considerações sobre a Ferrovia Norte-Sul"?

Quinta é última pergunta: em 1927, o Engenheiro Paulo de Frontin sugeriu também, entre outras, a ligação do Centro-Sul com o Extremo Noroeste, integrando a ferrovia, a hidrovia e a ferrovia, chegando a Rio Branco e a Cruzeiro do Sul, através das cidades de Goiás, Cuiabá, Cáceres, Guajará-Mirim, entre outras. Por que realizar, então, a Norte-Sul, se as possibilidades de desenvolvimento a médio prazo são maiores, no rumo Oeste-Noroeste?

Aqui estão as perguntas que enfatizo, na nossa sede de desenvolvimento do Noroeste. V. Ex.^a poderia colocar em prioridade, ou o Governo Sarney poderia colocar em prioridade a Centro-Noroeste ou Centro-Oeste. Estamos de acordo com a Norte-Sul, desde que faça continuidade com a Centro-Noroeste ou Centro-Oeste, como queiram.

São as indagações que tenho a honra de fazer a V. Ex.^a, Sr. Ministro.

Durante o discurso do Sr. Mário Maia, o Sr. Humberto Lucena deixa a cadeira da Presidência que é ocupada pelo Sr. Dirceu Carneiro.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Com a palavra o Sr. Ministro, para as respostas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Sr. Senador Mário Maia, ficamos sensibilizados em ver que um Senador de um Partido de oposição defende um projeto polêmico como este neste momento, sabendo verificar nele as condições que tem para o desenvolvimento das regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil.

A BR—364, por problemas de licitação, com o aviltamento de preços, os empreiteiros e o DNER chegaram à conclusão de que não havia condições econômicas para a continuação daquela obra com aqueles contratos que haviam

sido assinados. Os preços estavam extremamente defasados. Então, o DNER conseguiu uma autorização rápida do Banco Interamericano de Desenvolvimento para publicar um novo edital, esse novo edital de concorrência pública já foi publicado. As propostas serão recebidas em junho e a assinatura de contrato será em julho. Em julho, recomencemos a Rodovia, que continua como prioridade absoluta do Ministério dos Transportes.

O SR. MÁRIO MAIA — Se V. Ex.^a me permite só para complementação da pergunta. V. Ex.^a falou em uma nova concorrência. Gostaria de saber se as firmas que estão nos trechos loteados que me parece são 6 ou 8 trechos se serão as mesmas firmas que continuarão esses trechos, como complementação do trabalho, ou haverá nova concorrência?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Já está havendo uma nova concorrência, e essas firmas poderão participar da nova concorrência.

Por que não a Rede Ferroviária, sem a VALEC? O que vemos no mundo inteiro, é que as ferrovias públicas hoje são totalmente deficitárias. A ferrovia japonesa está com uma dívida igual à dívida externa brasileira, cerca de 100 bilhões de dólares. A ferrovia francesa deve 5 bilhões de dólares, tomo aqui um modelo de ferrovia pública igual à da Rede Ferroviária. No mundo inteiro é um modelo praticamente em extinção. A Ferrovia Japonesa publicou um edital para privatizar a Rede Ferroviária Japonesa em sete novas empresas.

No momento estamos querendo fazer uma privatização parcial da Rede Ferroviária, colocando ações desta Rede na bolsa de valores, mudando totalmente o seu sistema e seu modelo de empresa, à qual passaria a funcionar como empresa privada, operadora de transporte de carga. Para essa ferrovia nova pensamos num modelo novo, que houvesse uma nova ferrovia. Empresa Ferroviária no Brasil, transformada depois em empresa privada, para tocar esses novos empreendimentos.

Na Ferrovia da Produção, no Estado do Paraná, estamos querendo fazer a mesma coisa, criar outra empresa para fazer a construção e a operação desta importante Rede Ferroviária do Sul do País.

Damos a mesma prioridade para a Ferrovia Norte-Sul e para a Ferrovia Leste-Oeste, aliás, as duas Ferrovias já constavam do Plano de Viação Nacional do Presidente Getúlio Vargas em 1934.

Os estudos, porém, da área da Ferrovia Norte-Sul já estavam bem mais adiantados. O PRODIAT foi um estudo completo, naquela região. Aconteceu que apenas trocamos o modo de transporte hidroviário que se mostrou bem mais caro e inexecutável do que o transporte ferroviário, principalmente no trecho do rio Araguaia.

Para a Ferrovia Leste-Oeste, estamos fazendo os projetos, e a nossa intenção é dar uma grande prioridade, pelo menos até Cuiabá.

Não houve ainda contratos com empresa privada. Já houve contatos preliminares, mas esses contatos não estão ainda concluídos.

A ligação do Plano de Engenheiro Paulo de Frontin, que previa, inclusive, trechos de hidrovias, estamos levando em conta na Ferrovia Norte-Sul, porque ela se interliga com a hidrovia que estamos fazendo agora no rio Tocantins.

Estamos fazendo a eclusa da barragem de Tucuruí, que vai permitir a interligação da ferrovia com a hidrovia do Tocantins e a hidrovia do Amazonas.

Estamos fazendo, um grande corredor de transportes. Estamos cumprindo também o Plano do Dr. Paulo de Frontin, naquilo que pode ser feito neste momento. Na Ferrovia do Araguaia, vai ser possível daqui a alguns anos, quando forem concluídas as hidrelétricas que têm que ser construídas lá.

O SR. MÁRIO MAIA — Estou satisfeito com as respostas de V. Ex.^a e agradeço.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Obrigado, Senador.

Durante o discurso do Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares o Sr. Dirceu Cardoso deixa a cadeira da Presidência que é ocupada pelo Sr. Humberto Lucena.

O Sr. João Menezes — Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra, pela ordem, ao nobre Senador João Menezes.

O SR. JOÃO MENEZES (PFL — PA. Pela ordem, sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, ouvi aqui, e não quero absolutamente pôr em jogo a decisão de V. Ex.^a que colocaria para discutir este assunto um Senador a favor e outro contra, que é a prática usual no Senado.

Entretanto, o que vimos hoje? O meu Líder, Senador Carlos Chiarelli, fez belíssima exposição, mas não era a favor nem contra. O que S. Ex.^a quis saber era o que se passava com esse Projeto da Norte-Sul e coisas do Ministério dos Transportes; quer dizer, agiu perfeitamente dentro de um ponto absolutamente legal.

Depois, assume a tribuna um representante também do Partido do Governo, o Senador Afonso Camargo, contra a Ferrovia. Depois do Senador Afonso Camargo, assume, agora, o Senador Mário Maia, Partido da Oposição, a favor da Ferrovia.

Vê V. Ex.^a, Sr. Presidente, que não está fácil.

Então, seria muito mais fácil, muito mais interessante e me perdoe V. Ex.^a — seguir-se a inscrição nominal dos oradores que está sobre a mesa. Seria uma decisão mais justa, mesmo porque ninguém pode adivinhar quem é que vai ser a favor ou quem vai ser contra.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador João Menezes, ouvi com atenção as palavras de V. Ex.^a só que a Mesa está presa a um acordo de Lideranças, que fez tradição na Casa e justamente estabelece que, por ocasião das interpelações dos Srs. Ministros de Estado, a palavra será concedida alternadamente a Senadores de Partidos que apóiam o Governo e aos da Oposição.

Evidentemente, V. Ex.^a há de convir, só posso considerar o problema formalmente, conforme as filiações partidárias encaminhadas à Mesa.

O SR. JOÃO MENEZES — Ainda bem que V. Ex.^a falou no sentido formal — aí, está bem.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Exatamente. Não poderei senão me comportar, como Presidente, atento às definições partidárias

do ponto de vista formal. Por isso, lamento não atender a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Jamil Haddad. (Pausa.)

S. Ex.^a não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Virgílio Távora.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA (PDS — CE.) — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Senadores: Vamos colocar o máximo de tranquilidade nesta discussão.

Começaremos a dizer a V. Ex.^a que a parte referente àquelas irregularidades invocadas quanto à concorrência, do público já bem conhecidas, não vão ser objeto de nossa consideração. Trata-se de uma correção que esperamos há de ser feita via inquéritos, — seja policial, seja administrativo — já anunciadas pelo Governo.

Vamos tocar, então, era no **punctum dolens** da questão. Esse **punctum dolens**, achamos que tem dois ângulos: 1 — quanto a uma preliminar da oportunidade, face aos estudos do PRODIAT e os estudos do EEST/AP do Banco de Desenvolvimento Econômico e Social;

Segundo, no mérito; gostaríamos de dividir a sua prioridade e a sua justificativa em termos estritamente financeiros e da produção de benefícios sociais decorrentes, face a possíveis alternativas.

As nossas perguntas serão muito mais aquelas de um diálogo, em que é perquirida qual a opinião do Ministério dos Transportes sobre os dois assuntos. Já fomos ministro, inclusive da mesma área e sabemos das dificuldades imensas que tem um gestor desta Pasta, quando, à frente de si, encontra um programa dessa natureza, ou seja, dos seus aspectos morais.

Vamos, então, abordar a oportunidade. Um pouco de amigo-da-onça, perguntamos: Ministro, gastar 2,4 bilhões de dólares em ocasião em que é proclamada, em prosa e verso, a penúria do Erário Federal, máxime, — aí vai a pergunta — face à incerteza da extensão do mandato do atual Presidente da República e a conhecida descontinuidade administrativa que preside as ações do Poder Executivo, neste País, é ou não é jogar justamente um pouco na sorte? Se objeto de tanta contradita, num momento, quando o seu advogado maior, o Presidente Sarney, ocupa o Planalto, que diz V. Ex.^a quanto o que se esperar de uma atuação do seu sucessor que irá pegar, se vitoriosa a vontade, pelo menos, anunciada do grosso da bancada do PMDB de eleições em 1988, quando esta obra será pegada ainda em inconclusa? Perguntamos a V. Ex.^a

Mais ainda, Sr. Ministro, aí, vamos a outra parte. O trabalho que nós conhecemos — "Perspectivas do Setor de Transporte Interno de Carga (EEST — AP, BNDES — SEPLAN, fevereiro 1987), fala das enormes deficiências a superar no setor: "Considerar o fato de que o transporte de cargas no País — as palavras não são nossas — deve grande parte de sua ineficiência ao fato de que as locomotivas, vagões encontraram-se parada, a maior parte do tempo, à espera de carregamento, descarregamento e de condições de tráfego. Assim sendo, é possível aumentar a capacidade de transporte, a sua eficiência, investindo-se nos subsistemas, otimizando o capital já investido."

E, agora, vem o ponto — palavras que não são nossas, são oficiais:

"Somente após é que se justificariam os investimentos em projetos de novas vias de transporte."

Esses recursos, aplicados na recuperação da malha ferroviária existente — os números diferem muito de uma fonte e outra de consulta nossa — desde metade a 2/3 do que seria aplicado na Ferrovia Norte-Sul, não seriam de longe captadores de muito maiores benefícios às áreas atingidas, por todo o País? Vê V. Ex^a que lançamos, ao tablado da discussão, dúvidas, mas, ao mesmo tempo, indagações a serem respondidas. Temos outras que, com a permissão do Sr. Presidente, serão feitas depois da resposta de V. Ex^a

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Caro Senador Virgílio Távora, o nosso entendimento é o de que o sistema de transporte, do Brasil, principalmente o sistema do sul do Brasil, está precisando, mais do que infra-estrutura, de melhoria na sua operação. Esse meu ponto de vista coincide com o que V. Ex^a acabou de ler.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — É oficial, é do Governo, não é nosso. Aliás, compartilhamos com ele.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Acharmos que só podemos melhorar a operação do sistema, se trouxermos, principalmente, o setor privado para a operação do sistema de transportes, isto é possível. Daqui a pouco tempo, vamos assinar contrato da Rede Ferroviária Federal com os transportadores rodoviários de cargas que passarão a ser agentes da Rede Ferroviária Federal e que apanharão a carga e colocarão na porta do comprador. Esse é o primeiro contrato desse tipo feito no Brasil.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — Nisso, estamos de pleno acordo. Não vamos discutir. V. Ex^a pode utilizar os seus minutos mais rapidamente em outra coisa, porque, nesse assunto, estamos de acordo.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Pensamos também que esse mesmo modelo tem que ser feito lá. A meu ver, a Rede Ferroviária Federal chegou à exaustão do modelo que lá existe. Isso aconteceu em todos os países. Temos, hoje, ferrovias privadas, no mundo inteiro, principalmente no Canadá e nos Estados Unidos, que funcionam lucrativamente, enquanto o restante das ferrovias públicas, no mundo inteiro, funcionam deficitariamente. Podemos fazer isso com a Rede Ferroviária Federal. Estamos estudando, com um grande número de economistas da Rede e da Bolsa de Valores, a possibilidade de viabilizar e de modernizar o seu sistema. Por exemplo, criar uma **Holding**, que eliminaria da Rede Ferroviária Federal o problema de transportes de passageiros, que ficaria inteiramente com a CBTU, e as suas dívidas. As operações de ramais deficitários seriam cobertas com o contrato-programa, que permite isso e que é uma cópia do que foi feito na Espanha e na França. A Rede Ferroviária seria uma outra empresa, uma empresa nova, operadora de transportes ferroviários, no sentido moderno da palavra, que vai atrás da carga, que se associa a empresas transpor-

tadoras rodoviárias, que se associa a investimentos ao longo da linha, que se associa a armazéns, a áreas de serviços de transbordo de carga, beneficiamento de grãos, distritos industriais, e isso é possível com uma operadora nova, podendo-se ações dessa operadora na Bolsa de Valores. Os estudos iniciais mostram a viabilidade disso. Acharmos que, dessa maneira, poderemos resolver o problema do Sul do País, que é um problema operacional, mais do que tudo. Concorramos inteiramente com o problema do mau uso dos vagões e das locomotivas. Mas, agora mesmo, instalamos esse sistema, a que me referi, inclusive, na palestra, que, hoje, a Rede Ferroviária tem, na sua sede, um acompanhamento de qualquer vagão ou locomotiva, em qualquer ponto do País, e sabe por que está parado, quantos dias está parado, se está esperando carga, ou não, melhorando tremendamente a operação da rede a partir dessas informações. Com essas mesmas informações, existe uma sala na sede da Rede Ferroviária, no Rio de Janeiro, onde o usuário tem completo acesso, pode acompanhar e reclamar. Vai permitir essa informatização da operação da rede um melhor desempenho operacional. Acharmos que esse trabalho não leva em conta as outras aspirações do Brasil: o problema do desenvolvimento regional, o problema da integração dos transportes no Brasil, o problema de baixar os custos do transporte, a fim de interiorizar o desenvolvimento, e aspirações legítimas de Regiões, como o Centro-Oeste, o Norte e o Nordeste do Brasil. Vemos que esse estudo é muito bem feito para o problema operacional. E nós não podemos, simplesmente, deixar de colocar à disposição de áreas novas uma infra-estrutura que permita o seu desenvolvimento. É nessa ótica que estamos vendo, é aí que nós estamos indo e esse é um procedimento que conta, eu creio, com o apoio, lendo aquela nota dos Governadores, com essas regiões todas, que realmente conhecem e defendem esse programa.

Quanto ao problema de recurso no Brasil, como eu me referi aqui, o País gasta somas imensas, até maior do que essa ferrovia, sem agregar mais empregos, sem aumentar a produção, sem desenvolver regionalmente. Talvez se empregasse esse dinheiro mais em obras desse tipo, que deixamos de fazer durante muito tempo, faltasse o recurso para outro tipo de coisa que pudesse reaver esses recursos. É a minha opinião.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — Caro Ministro, V. Ex^a fez jus a sua inteligência, porque desbordou, com brilho, várias das questões aqui colocadas. Mas, dizendo claramente, o que nós questionamos e aqui apresentamos mais uma vez, é o seguinte:

Veja que no trabalho do BNDES, é certo que V. Ex^a conhece muito melhor do que eu, programa de Investimento da Rede Ferroviária Federal, de 1986, a 1989, gastos de 19 bilhões 957 milhões de cruzados. Mesmo que V. Ex^a retire o montante referente a Ferrovia do Aço, já que agora foi adotado o sistema de financiamento que V. Ex^a citou, 2 bilhões e meio de cruzados, ficariam 17 bilhões de cruzados, o que corresponderia praticamente a 585 milhões de dólares.

A nossa pergunta foi — isto nas ferrovias e aqueles 56 bilhões de cruzados na parte de rodovias e assim sucessivamente — se esses recursos,

realmente, aplicados à Ferrovia Norte — Sul já estão assegurados, em face do alocamento de pecúnia para todo esse grande programa intermodal citado por V. Ex^a, do qual nós não discordamos. Este ponto foi o primeiro locado. O segundo: Acharmos que dos testemunhos mais vivos, é V. Ex^a quando Diretor do DNOS foi um dos maiores defensores daquela transposição do São Francisco para a zona seca de nosso Estado. No entanto, mudou o Governo e não mais se fala do assunto, e um seu ex-colega, que agora já mudou de Pasta disse aqui claramente que a matéria não era assunto mais que discutir. Essa é a outra dúvida que nós colocamos, ou seja, se saindo do Governo o Presidente José Sarney, quem o substituir, seja lá quem for, "duas cabeças, duas sentenças", vamos parar, não tenhamos outra Ferrovia do Aço. Foram questões centradas a que gostaria que V. Ex^a respondesse. Resposta sim ou não e nós já estaremos habilitados a fazer melhor julgamento, já que achamos que está emocional, absolutamente fora de qualquer base racional a discussão que ora se processa sobre essa Ferrovia. gostaríamos de ouvir agora V. Ex^a

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Bem, os motivos que levam o Governo a fazer a Ferrovia são esses três apontados e todos eles, econômicos e de caráter social, o Governo está absolutamente convencido, e daí a decisão do Conselho de Desenvolvimento Econômico e social, em colocar recursos para a construção dessa Ferrovia. Quanto ao problema do mandato do Presidente José Sarney.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — Aqui não estamos apreciando o ângulo político, e, sim, o prático, dando-lhe um exemplo do que V. Ex^a já sofreu.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Nesse caso, caberão às forças políticas da região, interessadas, aos Governadores, lutarem, se houver essa solução de continuidade, pela continuação da Ferrovia.

No caso da Ferrovia do Aço, esta ficou parada muitos anos, mas hoje, por exemplo, economicamente, é extrema necessária. A linha do centro está com demanda insatisfeita e a maneira mais barata de agregar a demanda é concluir a Ferrovia do Aço, contando um pouco do tipo de investimento que teria que ser feito para concluí-la, tirando a parte de eletrificação e agregando mais 20 milhões de toneladas de capacidade, naquela linha central. Então, vai ser concluída. Se é viável, é concluída.

Acho que o problema da Ferrovia Norte — Sul é esse. Se realmente é uma ferrovia viável, então as forças políticas e motivos econômicos levarão à conclusão dessa ferrovia, neste ou em outro Governo.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — Então, V. Ex^a afirma que o desvio de recurso para a Ferrovia Norte — Sul não vai, de maneira nenhuma, dar cortes naquele programa da recuperação completa do sistema de transporte interno do País, na nova concepção da integração intermodal que o próprio Ministro tanto...

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Não, não vai.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — Sr. Presidente, eu gostaria apenas que os Srs. Senadores...

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O tempo de V. Exª já está esgotado.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — ... tomassem bem atenção guardassem na sua memória, dessas afirmativas do Sr. Ministro que, justamente, se nos deixam alguma dúvida, com toda sinceridade já que conhecemos o que são as mutações administrativas nos inquietam. Destina-se esta observação a que possamos cobrar da ilustre situação desta Casa a continuidade da obra e, ao mesmo tempo, recursos adicionais para o Sistema Integrado Intermodal de Transporte que, a nosso ver, não será com tanta facilidade implantado como S. Exª pensa, em face do interesse maior do Governo para a construção dessa Ferrovia.

Era o que tínhamos a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Odacir Soares. (Pausa.)

S. Exª não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Leopoldo Peres. (Pausa.)

S. Exª não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador João Menezes.

O SR. JOÃO MENEZES (PFL — PA, Sem revisão do orador.) — Exmº Sr. Presidente, Exmº Sr. Ministro, ouvi aqui, por curiosidade, a participação do meu ilustre colega, Senador Affonso Camargo. Realmente, eu esperava que S. Exª trouxesse aqui elementos para que nós pudéssemos discutir a construção dessa Ferrovia. Mas S. Exª ficou muito preso à situação atual, à democracia. Tudo aqui é manêira democrática, vamos criar um estado democrático, tal qual como Thomas More tinha na sua Utopia.

Mas eu quero fazer aqui algumas pequenas ponderações, antes de deixar umas perguntas a V. Exª. É o seguinte: a construção da Ferrovia Norte — Sul tem proporcionado a mesma celeuma do que tem acontecido com todas as obras fundamentais de interesse do País. Assim foi a luta titânica contra a construção da Belém — Brasília que teve como um dos mais sérios opositores o então prestigioso e prestigiado Presidente Jânio Quadros, que chegou a denominá-lo como sendo estrada das onças.

Tive a felicidade, na Câmara dos Deputados, de fazer a defesa dessa rodovia, que hoje é o grande elo que faz com que a Amazônia não fique isolada do resto do Brasil.

A mesma luta foi contra o fechamento da barragem do Tucuruí, onde, no conjunto de doestos de toda origem, incluía-se também a salinização das águas, a mortandade dos peixes e a anulação dos barracos, chegando a ter o Governo do Estado do Pará, de então, a propor uma ação pública para impedir o fechamento da barragem. Nada aconteceu e, sem a barragem do Tucuruí, estaríamos envolvidos em grande crise energética. Essa luta impatriótica contra a construção do gigantesco parque hidrelétrico é continuada.

Por outro lado, quem não se lembra do ataque impiedoso que sofreu o Presidente Jucelino Kubitschek na construção de Brasília, que hoje é o pólo de nossa referência em todo mundo.

Lembro as palavras do então Deputado Octávio Mangabeira, grande Líder da UDN, que foi o maior

opositor da construção de Brasília, quando dizia: Só um colapso geral de vontade explicaria o que vai pelo Brasil; ninguém, mas ninguém mesmo acredita na viabilidade desta obra. Nós todos, com exceções individuais, simulamos acreditar no milagre. O historiador de amanhã achará nos jornais, nos Anais do Congresso Nacional e até em livros, depoimentos que dão a obra por acabada, perfeita, e o Senhor Presidente da República como o homem que transformou a Nação num coro feliz para louvar-lhe a grandeza, a sabedoria e o poder.

É contra essa vergonha que estou clamando, vejo essa obra, no momento, apenas como símbolo do regime de subversão — referindo-se a Brasília — se é que isso é regime, em que vivemos. Quero viver para ver o Congresso funcionar, neste imenso deserto goiano. Só vindo eu acredito".

Felizmente o Congresso está funcionando e, infelizmente o grande líder Octávio Mangabeira não está presente.

Sr. Ministro, assim foram todas as vezes que os Presidentes decidiram interiorizar o desenvolvimento brasileiro, como vimos na construção de Brasília, com a Rodovia Belém-Brasília, com a Ferrovia de Carajás, com o nosso gigantesco parque hidrelétrico, e assim será com a construção da Ferrovia Norte-Sul.

E agora, antes de fazer a pergunta a V. Exª, quero deixar bem claro aqui que a oposição que se fez, que o Senador Affonso Camargo fez, contra a construção da Ferrovia Norte-Sul, variou como V. Exª demonstrou claramente, variou conforme os dias da semana ou conforme a mudança da lua.

E, agora, chegou-se até ao cúmulo de querer que se faça primeiro o desenvolvimento para depois fazer a estrada. Isso é o cúmulo, Sr. Ministro. Nós precisamos fazer a estrada para desenvolver quase mais de mil quilômetros quadrados que estão completamente abandonados e sem um recurso qualquer.

E é por esta razão que já estou sentindo que, na construção dessa estrada, está-se fazendo quase como nos Estados Unidos, uma luta entre o Norte e o Sul. Por que isso? Por que razão todas às vezes que se quer beneficiar a nossa Região Amazônica, o Norte e o Nordeste, empecilhos aparecem de toda ordem?

E para confirmar esse assunto a que me proponho, eu faço a V. Exª, que espero possa me responder, as seguintes perguntas:

O Ministério dos Transportes vem descuidando da manutenção dos portos, das linhas férreas e das rodovias, do sul? Esta foi a minha primeira pergunta.

A segunda: Qual o volume de investimentos feitos pelos Governos no Sul e no Sudeste?

A terceira: É menor esse volume de investimento do que os realizados, até agora, no Norte e no Centro-Oeste?

E, para finalizar, ainda quero que fique bem claro: As eclusas de Tucuruí vão recomençar os seus trabalhos de construção para tornar navegável o rio Tocantins?

São essas as quatro perguntas que gostaria que V. Exª esclarecesse ao Senado da República.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Muito obrigado. O Ministério dos Transportes continua a investir mais no Sul e no

Sudeste. Realmente, é onde temos a maior parte da infra-estrutura rodoviária, ferroviária e portuária e, portanto, é justo que lá sejam investidas mais recursos. Na repartição dos investimentos, entre 86 a 91, nós vemos aqui, que cerca de 42% dos investimentos é no Sudeste, 11% no Norte, 19% no Nordeste, 18% no Sul e 10% no Centro-Oeste. E os programas de reconstrução de estradas e de reaparelhamento de portos são aqueles que atendem às necessidades do País, que melhor servem para o escoamento da safra e para a circulação de riquezas. Neste momento, a maior parte dos investimentos do Ministério é nessa região. As obras portuárias que estão sendo construídas, são no Porto de Santos e no Porto de Paranaguá, com maior ênfase, e grande parte das estradas brasileiras também lá. Esse programa da Ferrovia Norte-Sul não muda esse tipo de investimento; apenas dá uma participação melhor da Região Centro-Oeste e Norte do Brasil.

O SR. JOÃO MENEZES — Muito grato a V. Exª. E quanto a Tucuruí?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Quanto a Tucuruí, com a exposição de motivos aprovada pelo Presidente José Sarney, do Conselho de Desenvolvimento Econômico, foram reservados 800 milhões de cruzados este ano para o reinício das eclusas de Tucuruí. Pretendemos concluí-la dentro de dois anos, o que será a construção da Hidrovia do Tocantins, que poderá funcionar em toda a sua extensão. Pelo menos até Imperatriz, atendendo, principalmente, com a conexão de Imperatriz e de Marabá, com a Ferrovia de Carajás e com os portos de Belém e de Vila do Conde.

O SR. JOÃO MENEZES — O esclarecimento de V. Exª me satisfaz. Tenho a impressão de que é uma grande satisfação para todos que habitam a Amazônia e o Nordeste, porque, realmente, esse é nosso grande sonho, e por ele lutamos muito tempo. Tivemos, aqui, um grande defensor, que foi o ex-Senador Gabriel Hermes, que lutou muito, também, pela feitura das eclusas de Tucuruí. Passamos esse tempo todo e o Ministro Affonso Camargo esteve, esse tempo todo, no Ministério e deixou isso também de banda, não fez nada com a eclusa de Tucuruí, e falava em defesa de hidrovias. Agora, V. Exª acaba de nos afirmar que vai recomençar os trabalhos das eclusas de Tucuruí e com isso, vamos ter o rio Tocantins navegável, o que será um grande melhoramento para a Amazônia. Além do mais, a construção dessa estrada Norte-Sul fará uma ligação com a estrada de Carajás e, com isso, teremos um porto livre, não só para trazer os produtos e subprodutos do Estado do Pará embarcarem para o Estado do Maranhão, como, com as eclusas, poderemos tomar Belém do Pará um grande porto de embarque.

Muito grato pelo esclarecimento de V. Exª e o que se verifica é que há uma luta para ver quem quer mais recursos do Ministério dos Transportes.

Mas, reafirmo a V. Exª, que nós do Norte estaremos também alertas para defender tudo que diga respeito ao progresso da nossa região.

Muito obrigado a V. Exª.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Mauro Borges.

S. Ex.^a não está presente. (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Itamar Franco.

O SR. ITAMAR FRANCO — (PL. — MG. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Sr. Ministro e Srs. Senadores:

Sr. Ministro, não pretendia interpelar V. Ex.^a, porquanto afastado do Senado, por trinta dias, por motivo de doença, mas algumas observações de V. Ex.^a me trazem, neste momento, à tribuna.

Primeiro, muitas das coisas que nós da Oposição, ainda no PMDB, comentávamos, acerca do transporte no Brasil, V. Ex.^a hoje trouxe uma realidade terrível ao Senado da República e ao País, quando demonstra como assumiu o Ministério, dizendo que nunca um Ministro teve que enfrentar uma realidade igual. V. Ex.^a foi mais longe:

"Grave também era a desorganização da construção rodoviária; os custos portuários superavam os de qualquer parte do mundo" V. Ex.^a seguida dizendo: ... "as hidrovias não existiam, não havia planos e nem estímulo. Na Rede Ferroviária Federal encontramos 400 locomotivas paralisadas".

Ao que parece, Sr. Ministro, V. Ex.^a começa, então, do marco zero, no Ministério dos Transportes, devemos supor nós, face as assertivas de V. Ex.^a

A primeira pergunta que faço a V. Ex.^a, para ser bem objetivo, e face ao Regimento, que é um Regimento draconiano, não permite, realmente, um debate mais democrático entre a autoridade, entre o Ministro e os Senadores, e não fazendo também alusão a V. Ex.^a, não é um Senador qualquer, é um Senador da República, não é um Ministro de Estado e nem ex-Ministro, queria perguntar a V. Ex.^a o seguinte: irregularidades foram constatadas, tanto foram que a concorrência foi anulada por ordem expressa, não de V. Ex.^a, mas, ao que parece, de Sua Excelência o Senhor Presidente da República.

Pergunto a V. Ex.^a pode o Ministro de Estado dos Transportes, baixar um novo edital de concorrência, antes que essas irregularidades sejam apuradas? Por quê? Porque se houve irregularidades é preciso primeiro detectar se elas se processaram no âmbito do Ministério de V. Ex.^a ou se se processaram através do conluio de empreiteiros. Portanto, sem que haja o resultado definitivo de uma Comissão de Inquérito, ou da Comissão da Polícia Federal, ou até por uma ordem interna administrativa de V. Ex.^a, não seria lógico — entendemos nós assim, salvo melhor interpretação — que se pudesse baixar um novo edital, neste instante, sem que as irregularidades fossem realmente apuradas. Senão, não haveria necessidade de anular a concorrência. Se houve anulação, se há irregularidades, o edital terá que esperar a definição de como ela se processou.

Esta é a primeira pergunta que encaminho a V. Ex.^a Eu preferia que V. Ex.^a fosse respondendo dentro da cadência das perguntas; mas se prefere respondê-las na sua totalidade, cabe a mim respeitar V. Ex.^a

Segunda pergunta: o projeto virá para o Congresso Nacional? O Conselho de Desenvolvimento Econômico aprovou? É verdade que S. Ex.^a

o Sr. Ministro Dilson Funaro, ainda no exercício do cargo, aprovou a verba sem que o Conselho de Desenvolvimento Econômico aprovasse? Esta ferrovia será também uma ferrovia de passageiros ou de carga? Isso porque aconteceu, e tem acontecido particularmente em Minas Gerais, na chamada Linha-Centro, antiga Central do Brasil, onde de repente o transporte de passageiros, sobre o qual tanto se fala hoje, em beneficiar as ferrovias brasileiras com o transporte de passageiros, esse transporte foi totalmente eliminado na antiga Central do Brasil, hoje chamada Linha-Centro que, na época, poderia ter sido utilizada ao invés da construção da Ferrovia do Aço.

Outra pergunta a V. Ex.^a, sempre com o maior respeito: Quanto estamos pagando à subsidiária da **Canadian National**, em cruzados ou em dólares?

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Senador Itamar Franco, peço licença a V. Ex.^a para, nos termos do art. 203, letra "a", do Regimento Interno, propor a prorrogação da presente sessão pelo prazo de uma hora. (Pausa.)

Não havendo objeção do Plenário, está prorrogada a sessão pelo prazo mencionado.

Continua V. Ex.^a com a palavra.

O SR. ITAMAR FRANCO — Sr. Ministro, V. Ex.^a defendeu com muita ênfase, para surpresa nossa, a privatização das ferrovias. Aí chego eu num ponto fundamental, em face de um dado fornecido por V. Ex.^a que não corresponde, sempre com respeito, à realidade dos números.

V. Ex.^a diz o seguinte, na página 10:

"A conclusão da Ferrovia do Aço, com a participação do setor privado em 60% dos custos, antecipando fretes que serão descontados no futuro, e somente após a ultrapassagem dos atuais patamares de carga."

Isso é verdade, Sr. Ministro. Esses números não correspondem à realidade do contrato assinado em 9-2-87, entre a Rede Ferroviária Federal S/A e as Minerações Brasileiras Reunidas. Nesse contrato lesivo à Nação, lesivo aos interesses, não do meu Estado Sr. Ministro, mas ao interesse nacional, quando V. Ex.^a diz que 60% dos custos, V. Ex.^a poderia argumentar aritmeticamente que apenas seria 60% daquilo que está para terminar, ou seja, 150 milhões de dólares, nem isso corresponde à cifra verdadeira.

E nós lembramos, Srs. Senadores — e aqui ninguém está contestando a Norte — Sul — quando nós éramos do Movimento Democrático Brasileiro e do PMDB — e aqui hoje estão homens que já foram de um Partido e que já foram outro. Mas, quando o Presidente Geisel prometeu a Ferrovia do Aço em 1.000 dias, V. Ex.^a agora, numa coincidência quase interessante, propõe essa ferrovia, se não me engano, para 1.032 dias. Quando o Presidente Geisel, talvez na sua boa-fé, talvez iludido pelos seus técnicos, tenha orçado aquela Ferrovia em números exageradamente baixos, em 1.000 dias que não foram concluídos até hoje, essa dúvida deixaremos sempre nos nossos espíritos.

Continuo, Sr. Ministro, para dizer que os números que V. Ex.^a forneceu ao Senado da República e ao País não correspondem à realidade do contrato assinado, salvo melhor interpretação de V. Ex.^a O Brasil já pagou, por essa Ferrovia do Aço,

cerca de 2 bilhões e 500 milhões de dólares. O valor a despendar, V. Ex.^a numa resposta ao Senador Virgílio Távora, não deu a cifra, mas digo eu agora que, pelo contrato com a Rede Ferroviária Federal e assinado com a MBR a cifra é da ordem de 150 milhões de dólares. O que é grave, Sr. Ministro, é que para o transporte de 20 milhões de toneladas, que V. Ex.^a realmente confirmou, será necessária a compra de locomotivas e vagões; as locomotivas serão adquiridas pela Rede, ao preço de 2,5 milhões cada uma, e os vagões adicionais, a 50 mil dólares cada um, serão alugados pela Rede à MBR, com desconto de 15% do frete, ficando a manutenção dos mesmos a cargo da Rede.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, Srs. Ministros:

De 2 bilhões e 650 milhões de dólares, a MBR vai entrar com apenas — e quero ver a contestação do Sr. Ministro — 2%. E aí é que nos preocupa a privatização que V. Ex.^a diz: entra com 2%, e um contrato de 20 anos, ocupando 80% da capacidade da Ferrovia do Aço, sem sequer terminar o Porto de Sepetiba. Fica, portanto, mais esta indagação a V. Ex.^a

Permita-me, agora, adentrar um pouco mais ao meu Estado que, de repente ver o Governo Federal, o Governo de V. Ex.^a jogar 10 bilhões de cruzados em rombos de 2 bancos estaduais, e não ter recursos da ordem de trinta milhões, para terminar o trem metropolitano de Belo Horizonte, com mais de 70% de todos os seus equipamentos comprados. E faltam apenas 30 milhões de dólares — digo "apenas" trinta milhões, porque nós estamos falando em cifra de dois bilhões —, permita-me esta pequena ironia.

Portanto, o Governo pode jogar 10 bilhões a 12 bilhões de dólares em bancos. Aquilo que o MDB e o PMDB condenavam aqui e agora não se condena mais. Agora pode-se jogar 10, 12 bilhões para tampar os buracos dos bancos estaduais, e nós não temos recursos de 30 milhões de dólares para jogar no trem metropolitano da nossa Capital.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O tempo de V. Ex.^a está esgotado, nobre Senador.

O SR. ITAMAR FRANCO — Eu pediria a V. Ex.^a apenas um minuto, Sr. Presidente. Teria algumas perguntas, mas vou terminar, então, dizendo que na página 28, V. Ex.^a se refere "segundo um plano predefinido de aportes". Gostaria de saber que plano é esse e quais são os aportes que estão alocados, em dólares ou em cruzados? Como preferir V. Ex.^a — ao cronograma que será ajustado?

Por fim já que, infelizmente, o Regimento me obriga a obedecer ao Sr. Presidente do Senado, esperamos, Sr. Ministro, que se essa Norte-Sul for realmente construída, não venha a acontecer o que está acontecendo com a Ferrovia do Aço, em que os passageiros serão eliminados, em que o Governo vai construir e gastar muito mais de dois bilhões de dólares — nós não temos dúvidas quanto a isso e podemos afirmar, aqui, e depois vamos entregar à iniciativa privada ladeada pelas multinacionais, como é o caso da MBR em Minas Gerais, — me permita a expressão, Sr. Presidente — a preço de banana, quando o contribuinte brasileiro está a míngua e nós não podemos Sr. Minis-

tro — encerrando as minhas palavras — acreditar que o Governo que se diz defensor dos pobres possa entregar de mão beijada recursos do povo a essas empresas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Posso responder, Senador Itamar Franco?

O SR. ITAMAR FRANCO — Infelizmente, Sr. Ministro, tive que interromper porque fui chamado a atenção e tenho que respeitar os outros companheiros que querem fazer perguntas a V. Ex.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Pois não. Com todo o respeito que devo a V. Ex., quero dizer-lhe que na Ferrovia do Aço não há privatização.

O SR. ITAMAR FRANCO — V. Ex. contesta que 80% foi entregue à MBR por vinte anos? Gostaria de uma resposta objetiva.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Deixe eu tentar explicar. Na Ferrovia do Aço não há privatização. O que há é um contrato com a MBR de antecipação de fretes. Ela comprou certificados de frete que ela irá usar no futuro, e que poderá descontar esses certificados de frete, assim que ela ultrapassar o atual patamar de carga que está tendo hoje. Quer dizer, se ela não conseguir ultrapassar o atual patamar de carga que ela tem hoje com a Rede Ferroviária, ela não poderá descontar os certificados de frete e perderá o dinheiro. Ela antecipou o dinheiro para ter um serviço, mas não poderá descontar de acordo com o contrato. De forma que, não há privatização da linha e o número é esse mesmo, Senador. Neste contrato é 51%, só com a MBR; e estamos vendo se fechamos outro para atender os 60%, porque o que falta para concluir a obra são 140 milhões de dólares. Essa ferrovia vai continuar de propriedade exclusiva da Rede Ferroviária Federal. Não terá nada com a MBR, é apenas esta um cliente e, como tal antecipou o frete para permitir que aquela linha ficasse pronta, porque a Rede não teria todos esses recursos agora. Esse é o fato verdadeiro, Senador.

O SR. ITAMAR FRANCO — V. Ex. me permite?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador Itamar Franco...

O SR. ITAMAR FRANCO — O Sr. Ministro permitiu, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — O Sr. Ministro está dentro do tempo reservado a sua resposta. V. Ex. já esgotou o seu.

O SR. ITAMAR FRANCO — Já esgotei mas se o Ministro me permite o debate...

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — V. Ex. vai ter as suas respostas prejudicadas porque o tempo do Ministro está se esgotando.

O SR. ITAMAR FRANCO — Prefiro tê-las, Sr. Presidente, porque a resposta do Sr. Ministro não me satisfaz.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Pois não. Estou me atendo ao Regimento.

O SR. ITAMAR FRANCO — Estou também atento ao Regimento, Sr. Presidente, e sei que o mesmo me proíbe este diálogo, mas é um diálogo democrático, amigo, respeitoso, como deve ser entre um Senador e um Ministro de Estado.

V. Ex., Sr. Ministro, não me respondeu ainda objetivamente. Primeiro: o transporte da MBR é o 32º, classificado pela própria Rede, no entanto ela teve preferência em relação às indústrias siderúrgicas, a CSN, a COSIPA, que não irão circular pela ferrovia. V. Ex. precisava responder objetivamente: de 2 bilhões e 650 milhões de dólares, sendo 2 bilhões e 500 já utilizados pelo Governo Federal e cerca de 150 ou 140 milhões de dólares para terminar a Ferrovia do Aço, quero saber de V. Ex. em números: quanto a MBR está participando para ter 80% da linha em 20 anos?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Senador, primeiro, para a assinatura de contrato de transporte, a Rede manteve e mantém gestões com todos os clientes como, por exemplo, com a USIMINAS. As documentações que temos aqui dão conta do estágio até as negociações. O grupo SIDERBRÁS não se manifestou formalmente a respeito da proposta da Rede de participação, apesar de vários ciclos de palestras, e o Presidente da Companhia Siderúrgica Nacional abdicou da participação por escassez de recursos, numa reunião na Associação Comercial do Rio de Janeiro. A Rede jamais assinou contrato com cliente que ocupe 80% de nenhum segmento de sua linha. A MBR ocupa, hoje, pouco mais de 40% da capacidade utilizada da linha do centro. Os estudos de viabilidade realizados indicam manutenção desses percentuais, não vai subir para 80. Com relação ao custo da Ferrovia do Aço, a Nação já pagou 2,4 bilhões, e a mesma não está produzindo nada. O que se trata é de fato de mais 136 milhões, 6% do valor global, para torná-la produtiva. E é isso que a MBR está participando, está fazendo um contrato comercial.

O SR. ITAMAR FRANCO — 2%, Ex., de 2 bilhões e 650 milhões?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Mas não envolve a propriedade da linha, Senador.

O SR. ITAMAR FRANCO — Meu Deus do Céu! Sr. Ministro, 2 bilhões! V. Ex. tem que estar atento, não pode fugir a este questionamento, por favor.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Não estou fugindo!

O SR. ITAMAR FRANCO — 2% de 2 bilhões e 650 milhões se entrega...

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Mas ela não está se tornando proprietária, Senador, ela fez contrato comercial de frete.

O SR. ITAMAR FRANCO — Ela está utilizando e tem direito de utilizar, V. Ex. verá pelo contrato. Tenho o contrato, Ex.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Tenho também, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Sr. Ministro, V. Ex. dispõe de apenas 5 minutos para concluir as respostas ao Senador Itamar Franco.

O SR. ITAMAR FRANCO — Quero deixar claro, Ex. — com respeito — que V. Ex. não me deu os números que eu precisava. Continuo afirmando, até que V. Ex. me prove diferentemente.

A MBR com 50 ou 80% dar 2%, e ter o direito de utilizar de acordo com V. Ex. — de acordo comigo 80%...

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Senador, deixe-me tentar concluir para dar a V. Ex. uma melhor compreensão.

O SR. ITAMAR FRANCO — Com todo o prazer!

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — A MBR não teve nenhuma preferência. Assinar contrato de longo prazo com os seus clientes, não é só de todo conveniente em um negócio de porte de ferrovia, como também para o comércio de minério de ferro. Assim, a MBR aceitou assinar um contrato de 15 anos conveniente para ambos os lados. Outros clientes, mesmo já tendo selecionado em diversas ocasiões, não se mostraram interessados em assinar contratos desse porte.

A MBR é o primeiro cliente da Rede. O critério de rentabilidade não pode ser tomado de forma isolada, para classificar a excelência dos clientes. No mínimo ele deve ser associado à quantidade transportada, e nesse caso a MBR passa a ser o primeiro cliente da lista de hierarquização. Isto posto, a posição da Rede a respeito do serviço prestado à MBR é que este é o que proporciona lucro total, pagamentos adiantados, nível de eficiência bastante superior aos demais clientes, oferecendo à Rede a possibilidade de se programar para atendê-la, dada a sua capacidade de previabilidade e de exportação.

Volto a afirmar a V. Ex. que a MBR não ficou proprietária da linha; ela não fez o negócio de 2%, ela apenas adiantou fretes, Senador, para descontinuar no futuro — apenas isso!

O SR. ITAMAR FRANCO — Ministro, V. Ex. continua não respondendo. E eu já disse, é o 32º em restabilidade.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) Senador Itamar Franco V. Ex. está prejudicando as respostas do Sr. Ministro às indagações de V. Ex. E o Ministro tem apenas 3 minutos para concluir a sua intervenção.

O SR. ITAMAR FRANCO — Apenas quero dizer a V. Ex. que não tive a resposta satisfatória. Continuo afirmando que são 2%. Aguardarei as outras respostas do Sr. Ministro.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Sr. Senador, os contratos estão aqui, posso deixá-los à sua disposição para que V. Ex. faça uma análise. As respostas da Rede Ferroviária Federal às indagações feitas inclusive pelo Senador Jamil Haddad, do PSB do Rio de Janeiro, mostram claramente que esse não é um projeto de privatização, mas de antecipação de frete para permitir a conclusão de uma obra que irá aumentar a capacidade em favor de um cliente. Esse cliente, então, está em verdadeiro contrato de risco para ele próprio, fazendo com que se possa terminar uma obra como essa. Procuramos a usina de Volta Redonda, a Siderbrás, diversas empresas da região para fazerem um contrato igual com

a Rede Ferroviária Federal. Estão em negociação alguns e outros disseram que não querem fazer não se interessam, porque não têm dinheiro neste momento. A fonte de recursos para terminar essa obra de 136 milhões de dólares é a seguinte: usuário — 70 milhões; BNDES — 30; Tesouro — 20; Rede Ferroviária Federal — 8,8; e financiamento externo 7,8.

Esta é a verdade dos fatos. Não sei como posso convencê-lo do contrário, mas tenho todos os elementos para um exame demorado de V. Ex^a.

O SR. ITAMAR FRANCO — Sr. Ministro, infelizmente, não temos tempo e não vamos chegar a um acordo neste aspecto. Não posso entender que 2% sejam dados — é rentabilidade mais influência, aí concordo.

Gostaria que V. Ex^a me respondesse quanto se está pagando à subsidiária da **Canadian national**? O problema do trem metropolitano de Belo Horizonte? E qual o plano de apólice?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Quanto ao trem metropolitano de Belo Horizonte, já fizemos a carta-consulta ao BNDES para financiamento no valor de 226 milhões de dólares e não 30 milhões de dólares. Foi esse o nosso pedido ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Isso o que está faltando lá.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Esgotou-se o tempo de V. Ex^a Senador Itamar Franco.

O SR. ITAMAR FRANCO — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Alexandre Costa.

O SR. ALEXANDRE COSTA (PFL — MA. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Exm^o Sr. Ministro dos Transportes, quando um Parlamentar ilustre como o Senador Itamar Franco, homem do maior gabarito moral e intelectual, desvia o assunto para o qual o Sr. Ministro dos Transportes foi convocado, nesta Casa, para a Ferrovia do Aço, é uma demonstração inequívoca de que lhe faltam os argumentos para demonstrar que a Ferrovia Norte-Sul não é viável.

Pois bem, Srs. Senadores, fiz aqui uma longa vida. Durante todos esses anos, acostumei-me a ouvir e a ler na imprensa nacional os grandes combates às grandes obras brasileiras, desde a Siderúrgica Nacional, a Indústria Automobilística, a construção de Brasília, a Belém-Brasília, a Itaipu, que tive a honra de defender desta tribuna, a Tucuruí, a Estrada de Ferro Carajás, a Ferrovia do Aço, a Ponte Rio-Niterói. Obras quase que na totalidade realizadas e que são o sustentáculo que levaram o Brasil a ser a 8^a economia do mundo. Tenho o maior respeito pelos que combatem, como tenho grande respeito pelos que defendem, mas não posso aceitar, Sr. Presidente, não posso aceitar, Sr. Ministro, que se queira negar a uma grande área do Brasil um empreendimento sério, um empreendimento correto, um empreendimento que ligará o Norte ao Sul; como disse o próprio Ministro, o Norte, o Nordeste a abraçar o Sul, todos immanados no desenvolvimento para acabar com a desigualdade intra-regional. Dificuldade que eu, também, estou cansado de ouvir durante todos esses anos que aqui estou, através

da palavra dos mais eminentes parlamentares com assento nesta Casa.

Quero me limitar, não às leis, já muitas exploradas pelos meus antecessores, nem à viabilidade mais que provada. E, se não provada a viabilidade é de pouca confiabilidade, nesta Nação, porque se o Brasil fosse atrás dos estudos de viabilidade das grandes obras que lhe são apresentadas, os economistas do Brasil seriam, hoje, não os economistas, mas os donos do Brasil.

Limito-me à parte mais séria, àquela que por falta de argumentos, argumentos inconsistentes, porque não tenho conhecimento de um só técnico, de uma só entidade que haja se manifestado contrário a esta iniciativa. Se não houve é porque é viável, é necessária e deve ser construída imediatamente, para que o Brasil possa, amanhã, ser a grande Nação que todos nós desejamos.

Então eu perguntaria, Sr. Ministro, se os que combatem a Ferrovia Norte-Sul sem o querer ou propositadamente, não querem o Brasil para a atual geração de brasileiros? Não querem o desenvolvimento de nossas fronteiras agrícolas e a captação de seus recursos em benefício do desenvolvimento econômico-social? Falta coragem, autoridades como V. Ex^a, para dizer isto com todas as letras, ou isto compete a nós políticos da Oposição e do Governo? O que o Sr. espera das Lideranças do País em relação ao projeto tão importante para a construção do futuro?

Sabe, V. Ex^a que o Centro-Oeste precisa não de uma, mas de várias ferrovias para assegurar a sua participação no desenvolvimento brasileiro. Para esta região migram famílias de todos os Estados em busca de novas áreas de plantio, ao mesmo tempo em que se multiplicam projetos agropecuários e agroindustriais, com excelentes resultados. A televisão e as grandes revistas mostram esta realidade a todo momento. Queremos e até exigimos mais ação do Governo Federal em infraestrutura de transportes. Temos horizontes, Sr. Ministro, e a garantia de que sairá a Norte-Sul e teremos outras vias de escoamento da produção.

A opinião pública está, evidentemente, preocupada com este projeto, principalmente com a anulação da concorrência para a sua realização. Este episódio tem precedentes na área de transportes. Pergunto a V. Ex^a "Foi um acidente, prejudicará a construção da Ferrovia? Até que ponto isso envolve a Administração Federal? A denominação Ferrovia Norte-Sul e podia ser Sul-Norte — talvez agradasse a muitos — de que forma o Sul do País participará efetivamente dessa integração com a região Centro-Oeste e através de que outros sistemas de transportes já existentes?

A quarta pergunta, Sr. Ministro, desejaria que V. Ex^a esclarecesse, em linguagem clara, como se procedeu a concorrência que muitos desavisados procuraram transformar em escândalo por falta de argumentos para combater a Ferrovia? E mais, Sr. Ministro, houve previamente fixação do preço teto ou preço básico, por parte do Ministério dos Transportes? Houve variação para mais e para menos, para opção dos concorrentes? Se houve tal variação, os vencedores optaram pelo preço mínimo ou pelo preço máximo? Se optaram pelo preço mínimo, e se na defesa de seus legítimos interesses escolheram seus lotes, de acordo com suas necessidades, que prejuízos para a Nação poderiam ser alegados diante de tais fatos?

Finalmente, os jornais de ontem noticiaram fortemente, inclusive em matéria de primeira página, o discurso pronunciado na Câmara dos Deputados, no último dia 15, pelo Deputado Manoel Moreira, do PMDB de São Paulo, chamando a atenção dos desprevenidos, para que não sirvam aos interesses estrangeiros no tocante à Ferrovia Norte-Sul. Trata-se de um lobby organizado, através de uma campanha insidiosa, que, na posição contrária à construção da ferrovia, terminou por criar um escândalo inexistente, e disso ninguém de boa fé duvida.

Como o tempo que me é destinado não me permite aprofundar na apreciação isenta dessas questões, pergunto a V. Ex^a, Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares: quando V. Ex^a dirigiu o DNOS, sofreu ou não pressões para abrir o mercado brasileiro a firmas de consultoria e de construção estrangeiras? Se aceitasse as propostas impatrióticas teria ou não vultosos recursos para financiar as obras desejadas? Que posição V. Ex^a tomou nessa ocasião?

Pergunto a V. Ex^a, Sr. Presidente, se ainda dispoñho de alguns minutos?

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Não. O tempo de V. Ex^a está esgotado.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Então obedecerei à Mesa e aguardarei as respostas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Senador Alexandre Costa, a concorrência...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Se V. Ex^a desejar, eu lhe passarei as perguntas. Talvez facilitasse.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — A concorrência cumpriu integralmente o Decreto nº 2.300/86. E aqui tenho algumas informações de uma sequência de fatos que aconteceram. A pré-qualificação foi realizada em março de 1987; a primeira chamada nos jornais foi no início de fevereiro, dia 3 de fevereiro. A pré-qualificação foi realizada em março de 87, via publicação de edital de pré-qualificação no **Diário Oficial** e em órgãos da imprensa. Segundo esse procedimento, 21 firmas apresentaram documentação de pré-qualificação, foram pré-qualificadas, estabelecendo-se uma nota de pré-qualificação, levando-se em conta a capacidade empresarial, técnica e financeira. As firmas foram chamadas para apresentar propostas para 18 lotes em licitação, através de cartas, nos termos do Decreto nº 2.300, de 1986. A concorrência previa limite superior e inferior de preços, a fim de evitar-se preços exagerados ou preços aviltados, na base do Decreto nº 2.300. As composições de preços foram as anteriormente utilizadas em projetos similares. A fim de se obter o menor preço possível para todas as firmas pré-qualificadas, todas as firmas pré-qualificadas foram convidadas para todos os lotes. Como esse processo poderia levar a empates nos preços, a VALEC estabeleceu como critério de decisão as notas técnicas estabelecidas na pré-qualificação. Admitindo a inerente imprecisão das notas, consideraram-se iguais aquelas com diferença inferior a 10 pontos, tomando-se o sorteio um fator determinante da seleção da firma. Objetivando aproveitar todos os recursos técnicos disponíveis, não se permitiu que a firma ganhasse mais de um

lote em caso de empate. Adotados os critérios, as notas técnicas foram entregues individualmente a cada firma, não tendo havido nenhuma contestação. Por solicitação de firmas, e visando a manter a lisura da concorrência perante todos os concorrentes, as notas técnicas foram entregues a todas as firmas, 4 dias antes do recebimento das propostas comerciais. No dia 5 de maio de 1987 as propostas comerciais foram recebidas, no dia 8 de maio de 1987 as propostas comerciais foram abertas em sessão pública, segundo os termos do Decreto nº 2.300.

Esse problema da tentativa de empresas multinacionais de consultoria de engenharia no Brasil é antigo, é uma luta do Clube de Engenharia, e eu mesmo tive ocasião de, em palestra no Clube de Engenharia, me posicionar inteiramente contra a entrada de firmas estrangeiras no Brasil, mas uma realidade que existe é que nos contratos do Banco Mundial geralmente vem esta exigência: acima de determinado valor, tem que se abrir a concorrência para bases internacionais, tanto de consultoria como de construção. Este é um fato que existe e é do conhecimento de todos, e as pressões realmente existem. Na ocasião, não concordei, como não concordarei em nenhum momento com esse procedimento.

Na concorrência foi colocado um preço-teto, que foi o preço obtido em Carajás; não foi o preço básico da concorrência. O preço básico foi obtido no projeto. Foi colocado um preço-teto, que foi o de Carajás, e, colocado um preço mínimo, para evitar o aviltamento; e as empresas todas colocaram esse preço mínimo, que era abaixo do teto obtido em Carajás e abaixo do preço básico do projeto técnico de engenharia.

Os prejuízos desse procedimento, do indício de um acordo de preços, é que, à medida em que foi denunciado, não podíamos aceitá-lo. Quando nos convencemos de que havia indícios de um possível acordo de preços, optamos, então, imediatamente pela anulação da concorrência.

A denominação Norte-Sul, realmente, tem três funções. É a função de integração do País, como vemos pelo mapa, é facilmente compreensível, e une os sistemas ferroviários do Nordeste e o Sistema Aquaviário do Norte com o Sistema Ferroviário do Sul do País. Ela tem a função de desenvolvimento desta área enorme que está aqui destacada no mapa, e também tem a função de aumentar as nossas exportações, através de cargas combinadas nos portos que exportam minério de ferro.

Esse episódio de acordo, em concorrências públicas, realmente tem diversos precedentes. Podemos citar apenas um, ocorrido na própria Ferrovia de Carajás. Na época não houve um alarde muito grande, mas a concorrência foi anulada, do mesmo jeito como foi da Ferrovia Norte-Sul, e depois foi feita outra licitação e a Ferrovia foi feita dentro de um prazo. Este prazo de mil dias é razoável para se fazer uma rodovia dessas, não é um prazo político. Basta verificar que são 1.600 km. Se colocarmos 1.000 dias, terão que ser construídos 1.600 m por dia. No caso da concorrência anterior, eram 18 lotes de firmas empreiteiras. De modo que é perfeitamente factível. A Ferrovia do Aço não serve como exemplo para a Ferrovia Norte-Sul. O exemplo para a Ferrovia Norte-Sul é a Ferrovia de Carajás, feita pelo mesmo pessoal,

é na mesma região, e ficou pronta dentro do prazo previsto, a um custo até menor do que o orçado para a obra.

Nobre Senador Alexandre Costa, eram estas as respostas que eu podia colocar.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Eminentíssimo Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares, agrado a V. Exª pela brilhante exposição e pelas respostas, que me convenceram, e peço ao Presidente para, em um minuto, fazer uma última pergunta.

O Senador Affonso Camargo disse aqui que não era contra a ferrovia, que nunca duvidou da seriedade — e tenho aqui o discurso de S. Exª em minhas mãos.

Então, pergunto a V. Exª se consultou o Congresso, como deseja o Senador Affonso Camargo, quando construiu a via dupla Curitiba-Ponta Grossa e a estrada Marmeleiro-Barracão, no Estado do Paraná. Por exemplo, como Parlamentar, não fui consultado. Naturalmente deveria estar ausente da Casa, mas gostaria de saber se V. Exª consultou ou se apenas entregou ao Estado do Paraná, que, na época não era governado pelo eminente Senador José Richa, e sim, pelo seu substituto, e V. Exª delegou essa obra, no ano eleitoral, ao Estado do Paraná.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Não tenho nenhum problema pessoal com o Senador Affonso Camargo. Muito pelo contrário. E mesmo depois que S. Exª saiu do Ministério, tivemos muitos contatos. Inclusive essa obra a que o Senador se referiu, Ponta Grossa-Curitiba, foi delegada ao Estado por pedido do Senador Affonso Camargo, na época.

Essas obras, realmente, não foram solicitadas para serem debatidas no Congresso Nacional.

O Senador Affonso Camargo está afirmando que elas fazem parte do Plano Nacional de Viação, inclusive a sua duplicação.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas V. Exª construiu a pedida dele. Quando poderia ter sido feita uma concorrência pública pelo DNER, para construí-la, foi delegada ao Governo do Estado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador Alexandre Costa, o tempo de V. Exª já se esgotou.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Lourenberg Nunes Rocha.

O SR. LOURENBERG NUNES ROCHA (PMDB — MT. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Sr. Ministro e Srs. Senadores, de início trago apenas uma informação.

Há uma disputa, pelos jornais, de autoridades que dizem que conheciam que a concorrência estava viciada, com anterioridade. O Dr. Paulo Vivacqua declarou aos jornais que não sabia de nada.

No início deste mês, no dia 6 precisamente, o Dr. Paulo Vivacqua teve uma reunião, na Câmara dos Deputados, com os Parlamentares do Centro-Oeste. Nesse dia, o Deputado José Freire, de Goiás, disse textualmente ao Dr. Paulo Vivacqua, da VALEC, aqui presente neste recinto hoje, que tinha informações seguras e firmes de que a concorrência estava viciada e os lotes distribuídos.

O Presidente da VALEC, em vez de investigar, preferiu indignar-se, de tal forma, com a possibilidade de uma desonestidade que estremeceu a todos os Parlamentares que ali estavam, porque, se tivesse feito qualquer diligência, teria visto que realmente a concorrência estava viciada, como se provou posteriormente.

Então, trago esta informação, que é uma informação de fato, ocorrida entre os Parlamentares do Centro-Oeste, no dia 6 de maio, lá na Sala dos Municípios e Regiões.

Sr. Ministro, o que me traz aqui principalmente não é o problema da Norte-Sul, é muito mais o problema da Leste-Oeste.

No início deste mês, antes do dia 6, fiz uma intervenção na tribuna da Constituinte e pedia explicações a V. Exª sobre essa controversa Norte-Sul. E recebi de V. Exª um telegrama no seguinte teor:

"Transcrevo abaixo, para conhecimento de V. Exª, inteiro teor telex transmitido nesta data ao Exmº Sr. Governador do Estado de Mato Grosso, Carlos Gomes Bezerra:"

"Tendo em vista notícias recentes veiculadas pela imprensa, as quais objetivam reafirmar a prioridade dada pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, quando assinou o decreto de concessão da Ferrovia Norte-Sul e Leste-Oeste, a VALEC Engenharia e Construção Ltda..."

Está, aqui, textualmente, o telex. Continua em outro parágrafo:

"Quanto ao segmento Leste-Oeste, informo que as obras do primeiro trecho..."

— Evidentemente entendi da Leste-Oeste —

"...terão início no dia 1º de junho próximo, e os projetos de engenharia pertinentes a segmentos da obra, estarão concluídos até o final do corrente ano."

Neste texto de V. Exª há três ou quatro referências, apenas, ao Centro-Oeste, para falar das suas potencialidades. Respondendo, hoje mesmo, ao Senador Mário Maia, V. Exª disse que ao Centro-Oeste a Leste-Oeste é prioritária. Ouvi, pelo alto-falante, V. Exª afirmando que é prioritária, ainda que não haja estudos, ainda que não haja nenhum tipo de recurso.

Então, gostaria de saber, efetivamente de V. Exª o que realmente existe com relação à Ferrovia Leste-Oeste.

Também deixo outra pergunta: há cerca de 6 ou 7 anos, os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e o oeste de São Paulo se empenharam num trabalho para a construção da ponte rodoviária sobre o rio Paraná, que seria a ligação da Araraquarense até Cuiabá, por Santa Fé do Sul. Inclusive, parece-me, à época o Estado de São Paulo se dispôs a pagar a metade, 50% dos custos dessa obra. Evidentemente, pelo seu longo prazo, deve haver estudos do Ministério, deve haver alguma explicação por que se abandonou, se é que se abandonou, essa Ferrovia ou esse trecho. O que existe, objetivamente, com relação ao trecho Santa Fé do Sul — Cuiabá pelo rio Paraná?

Ainda mais, já que a prioridade admitida não envolve nenhum estudo, se esse trecho que está

referido no mapa, com aquele traçado — parece-me o traçado de Cuiabá—Vilhena, completamente inviável, porque desloca Cáceres, à esquerda e não teria nenhuma via de acesso até Vilhena —, se esse trecho é apenas uma especulação dos técnicos do Ministério, se há alguma coisa já definida? Por que não há estudos? Efetivamente, o que existe com relação à Ferrovia Leste-Oeste, porque, nesse texto, praticamente só existem referências muito vagas à nossa Região Centro-Oeste?

Durante o discurso do Sr. Louremberg Nunes Rocha, o Sr. Humberto Lucena deixa a cadeira da Presidência, que é ocupada pelo Sr. Dirceu Carneiro.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Com a palavra o Sr. Ministro, para as respostas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Sr. Senador, esse texto é sobre a Ferrovia Norte-Sul. Não é um documento sobre a Leste-Oeste. Com relação à Leste-Oeste, o documento mais importante é o Decreto nº 94.176, de 2 de abril de 1987, em que o Presidente José Sarney outorgou à VALEC a construção e a operação da Norte-Sul e da Leste-Oeste, portanto, dando uma prioridade às duas ferrovias na integração desse espaço todo do Centro-Oeste e do Norte do País. Estamos fazendo os projetos da Leste-Oeste. É nossa intenção iniciar este ano, pelo menos, um trecho da Leste-Oeste que liga Anápolis a Luziânia, que achamos muito importante, e vamos estudar esta região, vamos fazer um estudo de viabilidade, pelo menos, do trecho até Cuiabá.

Da ocorrência que V. Ex.^a citou envolvendo o Dr. Paulo Vivacqua, numa reunião com parlamentares do Centro-Oeste, não tinha conhecimento, mas procurei saber do Dr. Paulo Vivacqua, e ele me disse que, na hora, pedira que a acusação fosse comprovada, porque, se fosse, faria a mesma coisa que fez na Ferrovia de Carajás, anularia imediatamente, e esse dado, infelizmente ele não recebeu.

O SR. LOUREMBERG NUNES ROCHA — No caso é uma informação de um Parlamentar da maior seriedade. Estando o Dr. Paulo Vivacqua na condição de condutor de uma obra tão séria, tão importante, tenho a impressão de que ele deveria tomar providências imediatas para averiguar a veracidade, porque o Parlamentar, às vezes, não pode, não tem meios, como os jornalistas, às vezes, de colher esses elementos.

Entendo que houve desídia da parte do Dr. Paulo Vivacqua, que poderia ter agenciado formas de apurar o fato.

Ainda com relação à Leste-Oeste, desses estudos preliminares, existe algum tipo de definição com relação ao trajeto Anápolis-Cuiabá? Seria via Barra do Garças ou seria pelo Sul de Mato Grosso, por Rondonópolis?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Este estudo vai ser feito ainda no traçado, mas posso informar a V. Ex.^a que grande número de parlamentares do Centro-Oeste defendem esse traçado que está lançado no mapa. E esse traçado é o mesmo do Plano Nacional de Viação de 1934, assim como o da Norte-Sul não mudou o traçado, e o da Leste-Oeste é o mesmo. Acrescenta também que o Dr. Paulo Vi-

vacqua tentou apurar, não conseguiu elementos de comprovação sobre possível fraude e, por isso, não parou a licitação. Não podia parar uma licitação por uma simples suspeita. Quando ficou comprovada, a concorrência foi anulada. Creio que ele tomou as medidas que tinha que tomar.

O SR. LOUREMBERG NUNES ROCHA — Muito obrigado a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Com a palavra o nobre Senador Mansueto de Lavoura.

O SR. MANSUETO DE LAVOR (PMDB — PE. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores,

Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares: Inicialmente congratulo-me com V. Ex.^a, Sr. Ministro, pela maneira como participa deste debate, procurando trazer informações que nos são muito importantes. Ao lado disto, Srs. Senadores, é necessário, rapidamente, fazer uma leitura das chamadas grandes obras públicas que, nestes últimos anos, têm sido realizadas no País.

Sem querer cometer injustiça, a maioria dessas grandes obras se caracteriza pela falta de discussão entre os interessados, entre a população interessada; pelos desperdícios dos recursos públicos aplicados; pela irracionalidade na sua utilização; pelos prejuízos enormes causados ao patrimônio do povo; pelos lucros fabulosos destinados a grupos geralmente ligados ao Palácio do Planalto, lucros dados pelas mãos perdulárias e dadiças da Administração Pública Federal.

E a isso se chama de obras faraônicas. É uma injustiça. Os faraós não merecem esta injustiça. Não é só o Senador Iram Saraiva que é injustificado pela História, através de uma enciclopédia. Os livros de História também fazem injustiça aos faraós. Os templos e as pirâmides são, hoje, fonte de renda principal do Egito, e fonte de renda importante para todos os museus.

As obras públicas que na sua maioria, têm sido feitas não levam a nada, sequer à peça de museu.

Sr. Ministro e Srs. Senadores, em princípio, não sou contra a construção da Ferrovia Norte-Sul, nem poderia sê-lo, como não sou contra a construção de qualquer ferrovia, principalmente interligando as regiões que carecem de corredores para escoamento da sua produção, portanto, como condição *sine qua non* para o seu próprio desenvolvimento global.

A questão, Sr. Ministro, é aquela que já foi colocada aqui por alguns Colegas Senadores. A questão é saber se essa Ferrovia é prioridade absoluta neste momento.

V. Ex.^a me permita, Sr. Ministro, é um administrador ousado. Lembro-me muito bem, V. Ex.^a era um dos principais colaboradores do então Ministro do Interior, o Sr. Mário Andreazza, e, se não estou enganado, era o Diretor-Geral do DNOS — Departamento Nacional de Obras de Saneamento, e nós, Deputados Federais, então, na Comissão do Interior, recebemos V. Ex.^a, quando foi expor, para aquele Órgão Técnico da Câmara dos Deputados, o projeto do Ministro Mário Andreazza, feito e apresentado por V. Ex.^a, que era o projeto da transposição das bacias hidrográficas. Transpor as bacias do Araguaia—Tocantins para a bacia do São Francisco. Por que esse projeto não

foi realizado? Por que V. Ex.^a não o levou à frente? O projeto era ou não importante? Com certeza era, e tanto era importante que temos problemas de falta de água até para acionar as hidroelétricas, tanto é que o Nordeste padece, hoje, uma crucial limitação no seu fornecimento de energia. Por que V. Ex.^a não levou à frente a obra, continuando, antes no Governo; e agora, também, no Governo? Porque, com certeza, aquele importante plano não era de absoluta prioridade, tendo em vista as condições momentâneas, conjunturais, é verdade, do País.

Então, é preciso analisar, Sr. Ministro, as obras sob este prisma.

Em segundo lugar — e aqui não se analisou — é outra pergunta que faço a V. Ex.^a: qual é a situação do atual parque ferroviário nacional?

É uma vergonha a situação das ferrovias brasileiras; é, em termos proporcionais, o pior parque ferroviário da América Latina. As ferrovias da Bolívia são mais eficientes do que as ferrovias brasileiras, tendo em vista as dimensões do território boliviano.

Então, Sr. Ministro, qual é a garantia que temos de que a Ferrovia Norte-Sul, importante, sem dúvida —, e não vamos aqui discutir se é importante ou não; se é importante, queremos que seja construída —, qual é a garantia que V. Ex.^a traz de que a Ferrovia Norte-Sul não seguirá a mesma linha das outras ferrovias brasileiras, isto é, a linha da ineficácia, da incompetência com que vêm sendo administradas e vêm sendo acionadas?

Sr. Ministro, agora me permita, e a questão não é regional, é uma questão nacional: Sr. Ministro, antes da Ferrovia Norte-Sul, por que não a Ferrovia Nordeste-Sul do País? Por que não a Ferrovia Nordeste-Sul? Quantos quilômetros terá a Norte-Sul? Mil quinhentos e setenta? Quantos quilômetros faltam para completar a Ferrovia Nordeste-Sul? Menos de quinhentos quilômetros!

Peço licença, Sr. Presidente, para me aproximar do mapa e apontar aos dignos Pares e trecho dessa Ferrovia.

Temos toda esta malha ferroviária do Nordeste já pronta. Não funciona bem, porque nenhuma ferrovia no País funciona bem. Alguns trilhos estão sendo arrancados, como este aqui, que é o Plano Imperial de Pedro II, de Petrolina a Teresina, estão sendo criminosamente arrancados trilhos dessa ferrovia que vai até Paulistana, que ia até Paulistana. Mas nós temos aqui uma espinha dorsal ferroviária de Recife a Salgueiro, 540 quilômetros — se não estou enganado — que está desativada, completamente desativada. Uma ferrovia pronta e sem funcionar, de Salgueiro a Petrolina são aproximadamente 200 quilômetros; daqui de Petrolina tem a ferrovia que liga Monte Azul, em Minas, e vai para o Centro-Sul. Faltam apenas 500 quilômetros. Seria o quê? Duzentos e cinquenta quilômetros de Salgueiro a Petrolina, um ramal aqui para a área que produz o gesso, que está sendo transportado de caminhão para o Centro-Sul do País, o gesso que é a grande riqueza dessa região; falta um ramal de Salgueiro a Missão Velha que são cerca de 100 quilômetros, para ligar o quê? Todas as capitais do Nordeste, com esse pequeno trecho para ligar todo o Centro-Sul do País. Esta, Sr. Presidente, é a rodovia...

O Sr. Dirceu Carneiro deixa a cadeira da Presidência que é ocupada pelo Sr. Humberto Lucena.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Srs. Senadores, nos termos do art. 203, letra a, combinado com art. 52, item V, do Regimento, a Presidência propõe a prorrogação do prazo da presente sessão, que termina às 19 horas e 30 minutos, por mais uma hora.

Não havendo objeção do Plenário, fica prorrogada a duração da sessão pelo prazo mencionado.

A Presidência comunica ao Plenário que cancelou a sessão conjunta convocada para hoje às 19 horas do Congresso Nacional.

Peço ao nobre Senador Mansueto de Lavour que encerre, porque o seu tempo está esgotado.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Peço mais 3 minutos, Sr. Presidente, para concluir. Então, Sr. Ministro, com menos de 500 quilômetros, nós ligaríamos ao Centro-Sul do País todas as capitais do Nordeste, e não se está dando prioridade absoluta a isso. Ainda mais, inclusive por advertência do Sr. Governador Miguel Arraes, a construir-se — e é bom que se construa — a Rodovia Norte-Sul do País, sem se fazer a ligação ferroviária do Nordeste, este ficará marginalizado, continuará sendo um quintal no desenvolvimento brasileiro. É fundamental dizer-se isso: por que antes não construir, Sr. Ministro, o corredor do São Francisco, que V. Ex.^a citou, que intermolda a hidrovia do rio, que precisa apenas de algumas correções com a ferrovia que vai de Pirapora até o Centro-Sul do País? Por que não lhe dar prioridade absoluta? E o Nordeste já tem mercado, produção e população muito mais intensa do que a região da Norte-Sul. É uma questão de prioridade, e governar é isso: é escolher entre algumas coisas importantes aquela mais importante que se pode fazer nessa ocasião.

Já não é da sua área, mas é do Governo Federal, por que não concluir a Barragem de Itaparica? Esta semana tivemos a reclamação do Presidente da CHESF, dizendo que os recursos para terminar Itaparica foram cortados. E V. Ex.^a sabe, pois já foi Superintendente da SUDENE, da crise por que passa o Nordeste, tendo em vista o racionamento de energia que poderá chegar a um colapso fatal para o desenvolvimento daquela região. Para terminar, V. Ex.^a citou dois apoios em defesa da Norte-Sul e nem precisava fazê-lo.

Sou a favor da construção da Ferrovia Norte-Sul. Não posso admitir que haja prioridades urgentes, gritantes e se faça a toque de caixa uma ferrovia, ainda que para esperar produção agrícola, etc... Na **Folha de S. Paulo**, na pesquisa de opinião, os paulistas são a favor. Na mesma **Folha de S. Paulo**, a opinião do Professor Aécio dos Santos Cunha que, além de ser Professor da UNB, é, também, do PRODIAT — órgão citado por V. Ex.^a — fez parte do planejamento agrícola dessa região, S. S.^a nega peremptoriamente os dados, as estatísticas relativas à produção agrícola da região. Na tese de S. S.^a, todos os dados foram completamente distorcidos da Exposição de Motivos.

Outro testemunho que V. Ex.^a invoca é o do Embaixador da União Soviética. É preciso perguntar a S. Ex.^a qual a inflação da Rússia? No momento, é de 20% ao mês? Quantos latifúndios

existem às margens das ferrovias soviéticas nas mãos de particulares, de entidades, de empresas nacionais e estrangeiras na União Soviética? Aqui, antes da ferrovia, não se fala na transformação fundiária, na reforma agrária da região, na pacificação do Bico do Papagaio através de Justiça para o trabalhador sem-terra. Por último, Sr. Presidente, ...

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador, o tempo de V. Ex.^a se esgotou em cinco minutos.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Por último, Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Ministro, houve ou não houve dolo, fraude, na concorrência? Se houve, e essa é a opinião do Líder do Governo na Câmara dos Deputados, Deputado Carlos Sant'Anna, que, quando anunciou a anulação da concorrência, declarou taxativamente: "ficou evidente a irregularidade". Se houve, não temos que amenizar a situação, é tentar esclarecer. Daí a razão de este Senado, em tempo recorde, aprovou uma CPI. Nesse caso, temos que apurar e, tendo que apurar, temos que aguardar os resultados, que poderão apontar — com toda certeza apontarão, não apenas da CPI deste Senado mas de todos os inquéritos que estão se fazendo — as pessoas envolvidas na fraude e no dolo. Então, não se entende, é meu apelo, que seja suspensa uma nova licitação, porque não nos dá garantia de que esta ou aquela pessoa, dentro ou fora do Governo, poderá estar envolvida, dando motivo a uma nova anulação dessa concorrência.

Sr. Ministro, agradeço e me congratulo mais uma vez com V. Ex.^a pela maneira com que debate, aqui, democraticamente, esse tão importante assunto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Antes de o Sr. Ministro dar a resposta ao nobre Senador Mansueto de Lavour, desejo esclarecer que S. Ex.^a esgotou o tempo da interpelação e da réplica ao Sr. Ministro.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Estou satisfeito, espero as respostas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Senador quanto à Ferrovia que chamamos de Transnordestina, essa que o V. Ex.^a falou na reunião de março, da SUDENE, em que eu tive o prazer imenso de voltar àquela Casa depois de quase um ano fora, e que era a primeira reunião em que tomavam assento ali os novos Governadores eleitos em 15 de novembro, nós tivemos a oportunidade de lançar a concorrência para a execução do projeto, inclusive estudos de alternativas, e o projeto de engenharia da ligação Missão Velha, Salgueiros, Petrolina, e que o GELPOT, preliminarmente, colocou três opções de traçado. Essas três opções seriam cotejadas entre si, e a opção escolhida seria detalhada como projeto de engenharia.

A abertura das propostas será no dia 29 de maio. De forma que o Governo está dando toda a prioridade e estamos fazendo o Plano Diretor do São Francisco, entre os 1.100 quilômetros entre Pirapora e Petrolina, para verificar todos os problemas que são impedimentos, maiores à navegação, como derrocamentos que terão que ser feitos, dragagens que terão que ser feitas, portos, armazenamentos para permitir a ligação entre Pe-

trolina e Pirapora, formando um corredor ligando o Sul ao Nordeste do Brasil.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Eu queria saber se esse trecho da Ferrovia Nordeste-Sul vai ser construída agora também.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Logo depois que os projetos de engenharia ficarem concluídos, nós estaremos contratando, a partir da abertura da licitação, no dia 29, essa ferrovia será construída — o Governador Miguel Arraes, inclusive, sabe disso.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Simultaneamente à Norte-Sul.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Sem dúvida alguma. V. Ex.^a falou, Senador, da péssima operação ferroviária no Brasil, e eu queria lhe dizer que essa análise sobre a ferrovia no Brasil não pode ser generalizada. Nós temos na própria Rede Ferroviária alguns trechos muito bem operados, rentáveis e nós podemos citar aqui, Minas Gerais, Paraná, que são rentáveis e podemos citar, também, a Ferrovia de Carajás e a Vitória-Minas.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Sempre para cargas?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Carajás, realmente, começou como uma ferrovia de cargas. Não podiam supor que no interior do Pará e do Maranhão houvesse uma demanda de passageiros para São Luís e colocaram um trem por mês; hoje tem um trem por dia, praticamente de passageiros, e que anda com o dobro da lotação de passageiros sentados. A Ferrovia Vitória-Minas também transporta passageiros, é uma ferrovia mais antiga, considerada a ferrovia padrão, de bitola estreita melhor operada no mundo inteiro. E a Ferrovia de Carajás começa a ser operada dentro desse mesmo padrão e, certamente, será operada tão bem como a Ferrovia Vitória-Minas.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Isso representa 10% das ferrovias brasileiras? Pelo menos 10%, Sr. Ministro?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Representa mais. Em termos de carga, muito mais. A Ferrovia Mineira e a Ferrovia Paranaense representam quase 50% das cargas no Brasil, ou mais.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Estou falando dos trechos, Sr. Ministro.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Quando o Sr. fala em grandes ohas no Brasil, nos últimos anos todas deram problemas.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Todas não. A maioria.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — A maioria. Mas eu queria lhe dizer que a que serve de modelo para a Ferrovia Norte-Sul, e a de que tiramos o pessoal para fazer a Norte-Sul, o mesmo pessoal, é a Ferrovia de Carajás.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Exatamente a da que ninguém discutiu. Não houve

discussão, Sr. Ministro, sobre Carajás, que foi importante. Era uma prioridade aqui dentro.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — V. Ex.^a se engana, Senador.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Aqui, a nível de Congresso, não houve.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Nobre Senador Mansueto de Lavor, eu lembraria a V. Ex.^a que o tempo agora é do Sr. Ministro e que não está permitido apartar, senão S. Ex.^a não poderá responder às perguntas de V. Ex.^a

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Em termos de Congresso, não sei, não estou informado, mas em termos de Brasil, houve uma das maiores polémicas já feitas — e o Senador Passarinho sabe disso — que havia a defesa. Inclusive, estou sendo alertado, que houve uma CPI do Congresso sobre a Ferrovia dos Carajás — havia uma grande discussão quase igual a essa agora da hidrovía e da ferrovia. Houve uma discussão imensa, críticas contundentes e o Clube de Engenharia ficou contra — o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, porque estamos generalizando, todo Estado tem um Clube de Engenharia, mas nos acostumamos a falar em Clube de Engenharia do Rio de Janeiro — o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro ficou contra a Ferrovia dos Carajás.

E essa discussão levou muitos anos e a Ferrovia de Carajás foi construída e hoje presta um serviço excelente. Quanto ao problema de licitação e de Comissões de Inquérito, a CPI do Congresso eu não sei qual é o prazo, não sei nem se tem prazo.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Sessenta dias.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — À Comissão de Sindicância nós colocamos 20 dias, e o inquérito do Departamento de Polícia Federal foi dado um prazo de 30 dias. Essa licitação não será julgada antes de setenta dias. De forma que, nós podemos iniciar os procedimentos de licitação agora, e se alguém for apontado, tiver que ser demitido, tiver que ser processado, isso poderá ser feito antes do fato concreto da apuração da licitação. Eu acho que, nesse caso, não há nenhuma incompatibilidade.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Nabor Júnior.

O Sr. Fernando Henrique Cardoso — Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Tem V. Ex.^a a palavra.

O Sr. Fernando Henrique Cardoso — Eu queria alertar ao Senado e a V. Ex.^a, se me permite, que há uma sessão da Comissão de Sistematização da Constituinte, nesta sala, convocada para as 8:00 horas da noite. Eu sei que o Regimento faculta 10 minutos a cada um de nós, mas eu pediria a V. Ex.^a que mantivesse a proposta até as oito e meia, para que não prejudicássemos os trabalhos da Constituinte, e assim utilizássemos não os dez minutos, mas cinco minutos cada um. É o apelo que faço aos companheiros.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Os Srs. Senadores receberam o apelo do Sr. Líder Fernando Henrique Cardoso, e peço que o levem em conta, diante da necessidade de compatibilizarmos os nossos trabalhos com a prioridade da Assembléia Nacional Constituinte.

Concedo a palavra ao nobre Senador Nabor Júnior.

O SR. NABOR JÚNIOR (PMDB — AC. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores e Sr. Ministro dos Transportes Dr. José Reinaldo Tavares:

Vou procurar ser breve e objetivo, para permitir que outros senadores também tenham a oportunidade de fazer indagações a V. Ex.^a

Quero, preliminarmente, apresentar a V. Ex.^a os meus cumprimentos pela maneira objetiva, clara e oportuna com que se houve na exposição dos trabalhos que executa o Ministério na sua gestão e, em segundo lugar, eu quero formular apenas três perguntas bastante objetivas: em que condições um empreendimento como a Ferrovia Norte-Sul, que V. Ex.^a pretende construir a curto prazo, poderá concorrer para melhorar a balança comercial brasileira? Explique, por favor, o sistema de combinação de cargas, via portos internacionais? E se a junção das ferrovias de Carajás e Norte-Sul com o porto de Itaquí, efetivamente, vai proporcionar essa melhoria? A segunda pergunta: gostaria de saber, diante da afirmação feita, aqui, por V. Ex.^a, de que no caso das empresas que participaram da concorrência que está sendo objeto de questionamento e de inquérito por parte do Ministério, e de uma CPI constituída no âmbito do Senado Federal, se forem julgadas inidôneas e elas não puderem participar da segunda concorrência, se também ficarão prejudicadas para participar da nova concorrência, destinada a dar prosseguimento aos trabalhos da BR-364, no trecho Porto Velho—Rio Branco? E, finalmente, a terceira pergunta: se o problema ecológico, levantado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento — BID — com relação à pavimentação da BR-364 no trecho a que me reportei anteriormente, já foi superado pelo Governo, tendo em vista que o BID está na disposição de sustar as liberações correspondentes às parcelas do financiamento concedido ao Governo brasileiro para a execução dessas obras?

São apenas essas três perguntas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Senador Nabor Júnior, a Ferrovia Norte-Sul pode contribuir muito para a balança comercial, na medida em que ela pode ampliar a quantidade e a qualidade dos produtos brasileiros no mercado do comércio exterior.

O Brasil, por estar localizado no Hemisfério Sul e distante dos maiores centros consumidores do mundo, tem dificuldade de se manter no mercado, pela localização mais próxima de outros países produtores.

A Vale do Rio Doce tem feito diversos estudos de combinação de carga com o minério de ferro, e tem encontrado resultados extremamente animadores, que permitem baixar o custo do frete, tanto do minério de ferro como de outro produto que for com minério de ferro.

Como o minério tem um preço específico muito alto e os navios de minério são muito grandes os porões ficam com um grande volume sem

a colocação de minério; portanto, vazios; Se ele for totalmente cheio, o navio correria o risco de afundar. De forma que se for retirada uma parte do minério de ferro, esses porões podem ser preenchidos com produtos agrícolas, e fazer uma combinação que baixe muito o custo destes produtos. Esta experiência feita pela Vale é extremamente importante, e o Brasil, com a ligação Norte-Sul, tem oportunidade de fazer essa exportação pelos maiores portos de minérios da América do Sul, que são os Portos de Vitória, de Tubarão, e de Ponta da Madeira, em São Luís.

Nós não estamos pensando em tomar estas medidas previamente, estentendo esta proibição à BR-364. Vai depender do resultado deste inquérito e dos envoltimentos dessas empresas e o tipo de fraude que poderá ter sido feita. De forma que este é um assunto que, no momento, nós não cogitamos.

Quanto à BR-364, em relação aos problemas ecológicos, a informação que nós temos é que o relatório das providências ecológicas foi levado pela Superintendência do IPEA, da Secretaria do Planejamento, diretamente ao Banco Interamericano de Desenvolvimento, em Washington. Acredito que a partir dessas providências, o Banco Interamericano vá rever a sua posição. É o que nós acreditamos.

O SR. NABOR JÚNIOR — Muito obrigado a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao Senador Rachid Saldanha Derzi.

O SR. RACHID SALDANHA DERZI (PMDB — MS. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Exmo. Sr. Ministro:

Sou um homem do Centro-Sul e não poderia, não posso e não sou contra a construção da Ferrovia Norte-Sul. Discuto apenas a prioridade, e todos os Srs. Senadores que vieram a esta tribuna, e aqui clamaram contra a prioridade, estão com a razão.

Pergunto a V. Ex.^a, para ser rápido: Qual é a prioridade? A construção da Ferrovia Norte-Sul ou a construção da Ferrovia da Produção, Dourados—Guaíra—Cascavel—Paranaguá, em demanda do Porto de exportação, o Porto de Paranaguá? Qual a prioridade: a construção da Ferrovia Norte-Sul ou a construção da estrada de Anápolis ao Porto de Tubarão, em busca de um porto de exportação para a grande produção do Centro-Oeste e dos cerrados? Pergunto a V. Ex.^a, Qual a prioridade? A construção da Ferrovia Norte-Sul ou a reaparelhagem de uma das estradas que ainda dão lucro, neste País que é a Noroeste do Brasil, e que tem um projeto de retificação do trecho de Três Lagoas e Campo Grande, onde há, atualmente, 365 curvas e que o projeto de retificação reduz apenas a duas curvas, em 405 quilômetros — vai encurtar 115 quilômetros?

Pergunto ainda a V. Ex.^a, que não respondeu ao nobre Senador Lourenberg Nunes Rocha: Qual é a prioridade, a construção da Leste-Oeste de Anápolis a Cuiabá, para transportar o quê? Para levar o quê, a Cuiabá ou Rondônia, ou Acre, ou trazer para Anápolis? Qual a prioridade: A construção dessa estrada ou o prolongamento de que há um projeto aprovado pelo Congresso, de autorização para a construção de ponte sobre o rio

Paraná, em Santa Fé do Sul, — Aparecido do Tabuado e a extensão da Ferrovia Araraquarense de Santa Fé do Sul a Cuiabá, que irá reduzir o trajeto em mais de 400 quilômetros do que é feito hoje, por rodovia, através de Goiás, em demanda através do seu porto de exportação, o Porto de Santos?

Isto é o que desejava saber de V. Ex^a, Sr. Ministro. E vejo que o Ministério dos Transportes está com muitos recursos, muito dinheiro, porque tem vários projetos de construção imediata de estradas de ferro, que são caríssimas, e outras obra que, segundo V. Ex^a como a Nordeste-Sul, que já vai entrar em concorrência. V. Ex^a tem muito dinheiro no Ministério dos Transportes, porque a Rodovia Cuiabá—Rondonópolis—Coxim, está num estado lastimável, um verdadeiro descalabro. Acabo de viajar, neste sábado, de camionete, de Cuiabá a Campo Grande, e o trecho de Rondonópolis a Coxim, em mais de 200 quilômetros é um buraco só. Acho que não vai poder ser feito o recapamento e sim a reconstrução dessa estrada. Então, se há muitos recursos, por que vamos deixar acabar essa rodovia que é vital para Mato Grosso, para Rondônia e para o Acre?

Não quero me alongar, Sr. Ministro. Eram estas as perguntas que eu desejava fazer a V. Ex^a.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Pois não, nobre Senador Saldanha Derzi.

Quanto à prioridade da Norte-Sul, se V. Ex^a examina o projeto dessa estrada como um projeto ferroviário apenas, é possível que muitos outros trechos de estradas, no Brasil, talvez até sejam mais prioritários. Mas, quando V. Ex^a examina o que essa ferrovia pode agregar à economia nacional, tanto na integração Norte-Sul, como no desenvolvimento de uma área duas vezes maior do que o Estado de São Paulo e a possibilidade de ampliação das nossas importações, nós temos absoluta convicção de que não há projeto no Brasil com benefícios macroeconômicos maiores do que este. Nós já podemos empregar, aí, mais de um milhão de pessoas, ter melhor distribuição de renda nacional, e o Governo tem que ver as possibilidades pelo lado macroeconômico. O Governo não é um empresário que vê o resultado do empreendimento pelo lado microeconômico apenas. A Ferrovia Norte-Sul é um empreendimento viável microeconomicamente. Só que ela depende de um prazo maior. Já o desenvolvimento da região é um benefício macroeconômico de grande repercussão para o País.

Quando V. Ex^a pergunta sobre a prioridade da Norte-Sul em relação à Ferrovia da Produção, digo que é a mesma.

O SR. RACHID SALDANHA DERZI — Aí eu discordo de V. Ex^a, e todos irão discordar.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Estou dando a minha opinião.

O SR. RACHID SALDANHA DERZI — Perfeito. Agradeço a V. Ex^a.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — A Ferrovia da Produção pode ser construída agora, sem nenhum problema, porque existem grupos privados que estão interessados nessa Ferrovia, na ampliação do Porto de Paranaguá, na construção e operação da Ferrovia da

Produção e na construção da Hidrovia do Ivaí, no Paraná. Esses grupos pediram 4 meses para aprofundar estudos e viabilidade econômica, e os consideraram bons e com possibilidade de retorno, pretendem conseguir a concessão para construir e operar a Ferrovia da Produção. De forma que ela pode ser construída agora, com a mesma prioridade da Norte-Sul, sem que o orçamento do Ministério dos Transportes despenda nenhum cruzado.

Também consideramos as Ferrovias Norte-Sul e Leste-Oeste extremamente prioritárias. A nosso ver, elas já deveriam ter sido feitas.

O SR. RACHID SALDANHA DERZI — Estou de acordo.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Estão no plano desde 1934. Se tivessem sido feitas, o Brasil seria outro, hoje, completamente diferente deste que S. Ex^a e eu conhecemos.

Somos os primeiros a reconhecer as dificuldades que enfrentamos quanto ao problema das rodovias brasileiras. Recebemos como eu disse aqui 20 mil quilômetros de rede rodoviária completamente destruída, confirmando o que V. Ex^a disse. Recuperamos, no ano passado, 3.800. Faltam muitas ainda a serem recuperadas. Este ano vamos recuperar 5.000 e pretendemos recuperar 5.000 todo ano. É um grande programa rodoviário. Programa que o Presidente Juscelino Kubitschek fez também. É um programa extraordinário na parte rodoviária, que somos obrigados a fazer para repor a infra-estrutura que o Brasil perdeu por falta de manutenção. Esse investimento vamos continuar a fazer e, infelizmente, não podemos fazer tudo de uma vez só.

Quanto ao trecho Três Lagoas-Campo Grande, a Superintendência Regional que o opera não o incluiu como prioridade na sua gestão. Existe um anteprojeto que poderá ser negociado com o BNDS para financiamento, mas ela não foi incluída pela CR-4 como uma prioridade em seus serviços até hoje.

O SR. RACHID SALDANHA DERZI — Veja, V. Ex^a Sr. Ministro, uma estrada da impropriedade que é a Nordeste do Brasil, que demanda à Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia e é, talvez, uma das únicas estradas que ainda tem rentabilidade, que dá lucro e está totalmente desaparelhada. É uma vergonha ver a situação em que está a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Faço um apelo a V. Ex^a, Sr. Ministro, para que providencie uma verificação disso, o mais rápido possível e se não foi incluída substitua os dirigentes da Noroeste, porque não estão sendo realmente capazes de administrá-la, se é de vital importância. Não posso concordar com V. Ex^a que a Leste-Oeste, de Anápolis à Cuiabá, possa ter prioridade sobre a de Santa Fé do Sul, prolongamento da Araraquarense à Cuiabá. Mas, em todo o caso, agradeço a V. Ex^a a gentileza. Espero que sejam corrigidos esses desacertos e que sejam dadas as verdadeiras prioridades?

Muito grato a V. Ex^a

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena — Concedo a palavra ao nobre Senador Ruy Bacelar.

O SR. RUY BACELAR (PMDB — BA. Sem revisão do orador.) — Sr. presidente, Sr. Ministro, Srs. Senadores.

Assomo esta tribuna alegre, feliz, rindo mesmo, diante do otimismo do eminente Ministro dos Transportes. Depois de sua exposição superotimista poderia até entender que quase nada foi feito, neste País, no setor dos transportes. Tudo será feito no período ministerial. Entre as várias obras citadas, só no setor ferroviário, lembro-me: Ferrovia Norte-Sul, Ferrovia Leste-oeste, Ferrovia do Aço, até agora a Ferrovia da Produção, entre outras, e isso me faz lembrar o período áureo do Ministro Mário Andreazza, quando desencadeou aquela série de obras por este Brasil afora, entre elas, ultimamente, recentemente, a transposição do Rio Tocantins para o Rio Grande, afluente do São Francisco, obra está da ordem de 5 bilhões de dólares, se não me falha a memória, do São Francisco para as bacias do Jaguaribe, no Ceará; Açu, no Rio Grande do Norte, 4 bilhões de dólares; para tudo isso foram feitos estudos de viabilidade, estudos finais de engenharia, e essa obra está onde, Sr. Ministro? Se me recordo, V. Ex^a era o homem forte, o homem que fomentava essas obras, como Diretor-Geral do Departamento Nacional de Obras e Saneamento.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, cada dia que passa vejo que este Brasil tem que ser encarado com mais seriedade. Obra alguma deve ser implantada neste País, principalmente do porte de focalizada, sem uma discussão profunda por parte da sociedade e consequente apoio da Nação. É bom lembrar, Sr. Presidente, Srs. Senadores, que o povo brasileiro está ciente e consciente do seu poder, e pretende ser agente na formulação política, participe e co-responsável na gestão pública. Prova evidente são as pesquisas que dizem de urgência do povo eleger, em 1988, o seu Presidente da República.

Não pretendo, Sr. Presidente, Sr. Ministro, priorizar, contestar a implantação da Ferrovia Norte-Sul. Entretanto, desejo, se V. Ex^a me permitir, Sr. Ministro, questionar outras alternativas para o Centro-Oeste e o Nordeste, assim como a oportunidade ou inoportunidade do investimento, já. Por que tanta urgência? Há de se observar, ferroviária não inclusa no Plano Nacional de Viação e a existência de projeto de lei do Executivo ou Legislativo em tramitação no Congresso, solicitando a sua inclusão.

É bom abrir um parêntese que, por aqui passaram eminentes parlamentares, entre eles o eminente Presidente da República, aqui ainda está o eminente Senador Alexandre Costa, e por quêsse período, de 1973 até a presente data, no Plano Nacional de Viação, esses grandes expoentes do Parlamento brasileiro não tiveram a acuidade de, através de um simples projeto de lei, pedir a inclusão dessa obra que se diz tão importante no Plano Nacional de Viação?

Onde está o projeto final de engenharia, Sr. Ministro? O estudo de viabilidade econômica V. Ex^a diz que existe. Como então fixar o preço da ferrovia, tomando por base o anteprojeto e fazer do correlação com a ferrovia Carajás-Itaquê? Parece-me aleatório, temerário, irresponsável tal procedimento. Justificar a construção sob a alegação de que a rodovia Belém-Brasília também sofre sérias restrições é diferente.

A rodovia Belém-Brasília foi sendo construída aos poucos, primeiro a terraplanagem e muito tempo depois a pavimentação. E o que dizer de

Ferrovia do Aço, das rodovias Perimetral Norte, Transamazônica etc, etc.?

Pergunto a V. Ex.^a Os sistemas hidrovial e rodoviário da região que liga Brasília a Açailândia, Itaquí, São Luís ou Belém já estão em plena carga ou continuam ociosos?

Posto isso, pergunto a V. Ex.^a, eminente Ministro: É justo concentrar os recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento em uma obra tão discutida e, por que não dizer, sofrendo tanta reprovação em detrimento de outras regiões do País, se não há dinheiro para fazer 300 quilômetros de ferrovia entre Ourives e Campinhos, na Bahia, com demanda de grãos já prevista na chapada da Diamantina, no Alagoas-São Francisco.

Inexiste também recurso até mesmo para implantar 50 quilômetros, a fim de evitar o gargalo de Cachoeira, com demanda reprimida, que prejudica toda a malha ferroviária do Norte e do Nordeste, ou recuperar a malha existente, no transporte urbano, a estrada da produção, para não falar nos inúmeros problemas sociais do País, que estão a reclamar urgentes recursos.

Por que não esclarecer, eminente Ministro — e peço a V. Ex.^a que preste toda a atenção, se me for possível solicitar isso de V. Ex.^a —, por que não esclarecer — e é importante que, os Srs. Senadores ouçam com toda a atenção — que o Centro-Oeste será prejudicado em suas exportações, com um alongamento em torno de 700 quilômetros de Brasília a Itaquí, se construída a Ferrovia Norte—Sul? Ao invés da ferrovia em direção à costa leste ou leste-oeste, na Bahia, Espírito Santo ou Pernambuco? Isso significa, Srs. Senadores, que toda a produção do Centro-Oeste, chegando a Brasília, terá que perfazer um percurso de 2.451 quilômetros, ao passo que, se for em direção a Campinho, na Bahia, esse percurso de 2.400 e poucos quilômetros será realizado, para 1.400 e poucos quilômetros. Há um aumento de distância de 1/3 da ferrovia a ser construída, de Brasília a Açailândia, Açailândia a Itaquí, já construída a Ferrovia do Aço ou a Ferrovia do Ferro ou a Carajás—Itaquí. Esta é a grande pergunta.

E finalmente, eminente Sr. Presidente, Srs. Senadores e digníssimo Ministro, finalmente, o que dizer da anulação da concorrência, quando o Presidente José Sarney e o Consultor-Geral da República, Saulo Ramos, afirmam que o Governo tinha conhecimento das irregularidades e havia decidido, mesmo antes da revelação do escândalo, cancelar a licitação? E V. Ex.^a juntamente com o Presidente da VALEC, Paulo Vivacqua, diz que só soube da fraude através da imprensa? Onde está a verdade, Sr. Ministro? Por que não a Procuradoria-Geral da República ou outro órgão que não o Ministério dos Transportes, sob a presidência do GEIPOP, a quem a VALEC pertence, para presidir o inquérito administrativo? Por que não afastar de imediato, Sr. Ministro, a VALEC desse processo de concorrência, no meu entender, a mais culpada?

Agradeço a V. Ex.^a a paciência com que ouviu as minhas perguntas e a minha explanação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Com a palavra o Sr. Ministro dos Transportes, para as respostas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Senador Ruy Bacelar, eu não vejo como a Ferrovia Norte—Sul pode prejudicar o

Centro-Oeste. Eu vejo ao contrário, que ela pode beneficiar e muito, porque o que a Ferrovia Norte—Sul vai oferecer ao Centro-Oeste, além de um transporte barato, o desenvolvimento da região, mas nesse enfoque de chegar aos portos para a exportação, nós vemos é que essa região fica com duas opções. Se for para a Europa ou para os Estados Unidos, o melhor caminho será certamente percorrer a Ferrovia Norte—Sul e exportar ou por Belém ou por São Luís, fica bem mais próximo. Se for para o Oriente, fica bem melhor vir para Vitória ou para Santos, ou para o Rio de Janeiro, e exportar para essas regiões.

Atualmente o que está acontecendo é que essa produção vem de caminho para essa região do Sul do País, e depois ela vai para a América do Norte e para a Europa, fazendo um transporte duplo, que encarece extremamente os produtos dessa região. De forma que uma ligação em Salvador poderia talvez até ser mais direta, mas o que se pretende, além disso, é colocar à disposição do exportador a possibilidade de fazer o transporte combinado com o minério de ferro, e isso só é possível em São Luís e em Tubarão. Essa é uma das principais motivações dessa ferrovia.

O Coronel Stanley Fortes Batista, que é o Presidente da Comissão, é um homem de grande reputação, foi Presidente da Rede Ferroviária, foi Diretor-Geral do DNER, é um homem de extrema seriedade, foi por isso que ele foi escolhido. E essa sindicância era obrigação nossa, do Ministério, fazer, nós tínhamos que fazê-la; mas nós temos outras duas completamente independentes, temos a da política federal e temos a Comissão Parlamentar de Inquérito, que também foi instalada aqui no Senado Federal. De forma que tanto o Legislativo como o Executivo têm a maior preocupação de esclarecer suficientemente este assunto, de punir os responsáveis e de mostrar claramente à Nação que atua transparentemente nessas questões, e que está de acordo com nenhum processo que possa levar à suspeita de corrupção.

Dessa forma, essas três comissões de sindicância, independentes, trabalhando ao mesmo tempo, certamente irão apurar a responsabilidade dos culpados.

Sinceramente, eu não sabia do que ocorreu, soube apenas na manhã do dia em que saíram as acusações no jornal. Nesse momento é que passei a me preocupar com o assunto, fui verificar o que tinha acontecido, se havia uma adivinhação de resultados, se era possível, por várias combinações, que pudessem ser feitas do resultado; depois é que nos convencemos de que isso não era o que tinha ocorrido e que havia suspeita realmente de um acordo de concorrentes, aí nós mandamos anular a concorrência. Essa foi a nossa participação.

O SR. RUY BACELAR — Quero agradecer a V. Ex.^a e fazer uma referência toda especial ao Cel. Stanley Fortes Batista, pela sua probidade e seriedade. Obrigado a V. Ex.^a

Durante o discurso do Sr. Ruy Bacelar o Sr. Humberto Lucena deixa a cadeira da Presidência que é ocupada pelo Sr. Dirceu Carneiro.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao Senador Iram Saraiva. Solicita-

mos a S. Ex.^a que equacionasse o seu tempo em cinco minutos, dado o encerramento da reunião às 20h:30min, por necessidade inclusive deste espaço ser utilizado pela Comissão de Sistematização da Assembleia Nacional Constituinte.

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, Srs. Senadores, incrível, quando Goiás vai falar, praticamente o tempo se esgota. Mas foi muito bom, porque na realidade estamos falando por último. Podemos ouvir, Ministro José Reinaldo Tavares, todas colocações, colocações favoráveis ou contrárias à Ferrovia Norte—Sul, e à exposição de V. Ex.^a

Farei praticamente uma pergunta, ao final, mas antes gostaria de solicitar até aos ilustres Senadores que olhassem o mapa do Brasil. Digo que sou goiano com muita alegria, mas vejamos lá. Quando observamos o Planalto Central, quando começamos a rumar para o Nordeste, se não olharmos o Sul com intensidade, temos a impressão de que estamos em um deserto, em matéria de comunicação, estradas, meios de escoar, e ali está a prova. O Sul, até Minas, todo recortado, como se fosse um mapa da Europa, e de repente ali está o meu Estado de Goiás, plano, que recentemente abriga, principalmente no seu Sudoeste, região rica, cujo planalto acolhe paranaenses, rio-grandenses que, depois de exauridas as suas terras, depois de sem recursos para a sua expansão, para lá correram, e como cresceram! E falo, não por conhecimento histórico, por obras históricas, ou conhecimento de obras geográficas, falo, Srs. Senadores, porque conheço meu Estado, porque conheço o Centro-Oeste, principalmente na região mais carente; percorri a pé, percorri vivenciando o problema da minha gente, e veja, quando o Governo resolve voltar as suas vistas e jogar um pouquinho de recurso — claro, Srs. Senadores, um pouquinho, porque Goiás nunca chegou à Brasília, a não ser para permitir-lhe um pedaço de terra para que o Distrito Federal aqui fosse implantado, nunca chegou para pedir nenhum tostão, para jogar em banco seu que estivesse sendo quebrado. Nunca houve malversação em Goiás para que o Governo Federal, depois lá chegasse e dissesse: "Aqui está, Goiás, para você pagar o seu déficit público, ou coisa semelhante". Não, Sr. Ministro, Goiás sempre foi solução, primeiro para os sulistas que, bem-vindos chegaram lá e, principalmente, insisto, lá, na nossa região no Sudoeste que as acolheu, as recebeu e lá estão eles cultivando soja. Só que a soja não se industrializa lá; ela termina vindo para o Sul para ser beneficiada. Agora, quando nós começamos a sentir a possibilidade de terminar, de acabar o produto lá, de uma saída para o Sul, de repente nós encontramos "lobistas", inclusive entre colegas meus, mas eu os perdoo.

Hoje, faço, aqui, uma conchamação, Sr. Presidente, para que todos os Senadores fechem com o Centro-Oeste pela Norte—Sul. Vamos esquecer os dólares que estão sendo amontoados, para argumentar. Eu não quero repisar MAISONAVE, os BRASILINVEST; não. O que eu quero é despertar, agora, sobretudo a Nação brasileira, para esse grande potencial que está ali, não porque houvesse lido da discriminação do potencial agro-silvo-pastoril. Esse eu conheço, palmilhei; talvez à exceção de uns Deputados que estão aqui comigo, de Goiás, nenhum dos Srs. conhecem lá, co-

mo eu conheci. Andando sobre mineral, sobre produtos que, industrializados lá, chegarão às suas regiões a preços bem inferiores dos que pagam.

Goias, Sr. Presidente, Sr. Ministro, não abre mão da ferrovia Norte—Sul. Eu não posso falar pelos outros Estados, que compõem esse conglomerado de pobreza, no que diz respeito a incentivo do Governo, absolutamente. Mas Goias vai se fazer ouvir sempre. Por quê? Porque nós sempre fomos solução; sempre levamos nosso grão, a nossa madeira, o nosso minério. Por que agora a Nação não devolver — não esmolos — mas estradas, a fim de que Goias trabalhe mais?

Sr. Ministro, a única pergunta que leve, inclusive, ao Presidente da República, e aí eu diria até como nordestino: será que o Governo vai ser "cãbra-macho", mesmo depois dos lobbies, para fazer a Norte—Sul? Ou não?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Nobre Senador Iram Saraiva, o que posso lhe garantir é que os mesmos motivos que levaram o Governo a pensar na Norte-Sul eles continuam que é o de integrar o Brasil, desenvolver uma região enorme, com grande potencial, já estudado, extremamente estudado e permitir a ampliação das exportações.

Dei uma entrevista, ontem, aos jornais, mostrando que o Governo vai fazer a ferrovia Norte—Sul, mas eu não acredito que, aqui dentro do Congresso Nacional, em que problemas são discutidos no dia-a-dia, problemas do desenvolvimento, as questões sociais, as questões do emprego, nós possamos ter um obstáculo tão grande, a ponto de impedir uma ferrovia e um programa tão importante como esse. De forma que, eu acredito que esse projeto do Governo terá o apoio do Legislativo para a sua execução e, da parte do Executivo, a determinação completa de fazer essa ferrovia, e o corredor intermodal Norte—Sul. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Em vista do adiantado da hora, e a lista longa de Senadores que desejam interpor o Sr. Ministro, nós temos necessidade de encerrar a reunião, e a encerraremos ouvindo as Lideranças, a começar pela Liderança do PDS.

Concedo a palavra ao nobre Senador Jarbas Passarinho, como Líder do PDS.

O SR. JARBAS PASSARINHO (PDS — PA. Como Líder. Pronuncia o seguinte discurso, sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Senadores:

Nas 10 primeiras páginas deste documento, V. Ex^a se refere ao passado e gerou, como ouviu aqui, um pequeno problema de sensibilidade. Eu diria que V. Ex^a não deve ter constrangimento, porque em matéria de administração pública, só não se queixou de seu antecessor, no Brasil, Tomé de Souza, e assim mesmo dizem que ele não gostava de certo cacique da Bahia.

Relativamente àquilo que pareceu um deslize, V. Ex^a não se constranja também, porque aqui mesmo, nesta Tribuna, em 1975, o Senador Orestes Quêrcia chegou com essa avalanche de votos, que os paulistas de um modo geral derramam sobre nós, e disse: "Não sou um Senador qualquer."

De modo que ele, dentro da Casa, disse isso. E, depois, fez uma brilhante carreira de Vice-Governador e Governador. Portanto, ninguém levará a título de uma tentativa de V. Ex^a de diminuir o Senador, quando disse uma palavra dessa.

Seria preciso muita má vontade para atribuir a V. Ex^a uma intenção minimizante ao Senador. Vivo um momento — outro dia disseram aqui que era pirandelliano — porque o que se verifica em determinados momentos é que membros da Aliança Democrática, que são supostamente membros do Governo, que são supostamente defensores do Governo, assumam à tribuna e tiram da Oposição os argumentos que esta poderia usar para ouvir o Governo. E muitas vezes dá-se o reverso: a Oposição chega, como eu, para cumprimentar o Ministro pelo seu brilhante desempenho. Isso torna o Senado difícil de compreender, nesta primeira parcela do tempo que estamos vivendo. Eu já paguei muito caro Ministro — e V. Ex^a deu-me a honra de citar-me nominalmente — paguei um preço muito alto, quando de sez o escoamento do minério do Carajás, por ferrovia, e não pela aquavia do Tocantins. Ainda há pouco, com o ilustre colega, eu debati, e sustentava a tese de que foi certa a ferrovia. Mas dizer isso num palanque eleitoral contra os interesses paraenses que eram, naquela altura, por alguns dos companheiros que hoje aqui batem palmas a V. Ex^a, mas na altura me criticavam, dizer isso no palanque era extremamente perigoso, senão absolutamente certo de perder votos. É que o interior do Pará, da Bacia patamográfica amazônica, no Pará, não permite que saia navio de grande porte, **dead weight** para o Atlântico, e como a ferrovia precisava levar até os navios transportadores de 280 mil toneladas, o minério de ferro para a Austrália, era evidente que a minha tese estava vencida e eu tive a coragem de assumir. Agora, Ministro, o problema é um pouco diferente, porque V. Ex^a nos deixou tranquilos até certo ponto. Eu aprendi com o Presidente Castello Branco um ditado asiático que dizia: "Preocupe-se mas não muito." Então, eu estou preocupado mas não tanto. Quando V. Ex^a disse que as eclusas do Tocantins serão construídas, é o nosso grande pleito, é o pleito nosso da área paraense em relação a este problema, porque nós vamos ter uma oportunidade de fazer até uma comparação econômica entre o transporte ferroviário e o transporte por aquaviás, com balsas, com rebocadores e puxadores.

Sobrevoando o Missouri e o Mississippi, ao lado de uma ferrovia que margeia aquela área, vi imensos comboios de barcas levando produtos. É evidente que há lá uma quantidade enorme de produtos a transportar.

Como Açailândia vai funcionar como uma placa giratória — ora ela se vira para levar o Minério de ferro para a Ponta da Madeira, ora ela se vira para receber aquilo que deve sair dessa Mesopotâmia Tocantins-Araguaia —, vai ser muito difícil que já tenhamos, na aquavia, uma vantagem nítida sobre a ferrovia, porque o Araguaia, como V. Ex^a situou bem, é muito difícil também, por seu turno, de ser aproveitado, devido à natureza do seu leito e à natureza da sua despesa fluvial.

Portanto, de qualquer maneira, quando V. Ex^a afirmou que 800 milhões de cruzados, se eu não estou equivocado e se não ouvi mal, seria uma primeira alocação de recursos deste ano para as

eclusas de Tocantins, isso nos satisfaz, a mim pessoalmente, a mim particularmente.

Creio que as objeções que podiam ser levantadas o foram aqui sinteticamente pelo Senador Virgílio Távora, quando falou pelo PDS, ou quando falou individualmente, mas como Membro do PDS. Primeira: continuidade — a conduzir, e praza aos céus seja V. Ex^a ainda Ministro, chegaremos a 1990 para a conclusão da obra, o que significa 6 anos de mandato para o Presidente Sarney, não sei se há nisso um ato frustrado. Por outro lado, temos a questão da continuidade ao lado da questão da oportunidade, porque foi perguntado aqui se, no momento em que estamos em moratória chamada técnica, sem possibilidade de pagar sequer os nossos juros, sem falar no principal, se é possível lançar, desde logo, 2,4 bilhões de dólares em um novo empreendimento. V. Ex^a, no meu entender, provou que ele é reprodutivo.

Quanto à prioridade, lembro-me bem que Juscelino Kubitschek de Oliveira não teria construído a nossa Belém-Brasília, que acabou com o último arquipélago brasileiro, que era a Amazônia, separada do resto do Brasil, exceto pelo mar e pelo ar, se ele ouvisse as ponderações de Gudin, que, na ocasião, achava que, com a metade daquele valor da construção da Belém-Brasília, o Presidente deveria corrigir e aperfeiçoar o sistema de cabotagem no Brasil.

Por isso, V. Ex^a enfrentando um problema de prioridade, e prioridade o Governo faz.

Quero apenas que V. Ex^a me tranquilize um pouco mais, porque a cada Senador que chegou aqui e fez uma objeção, V. Ex^a prometeu construir uma estradinha, seja de ferro, seja de rodagem.

Estou em dúvida, e a pergunta que lhe faço: as eclusas de Tucuruí saem mesmo, Sr. Ministro?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Saem, Senador. Elas estão na Exposição de Motivos que foi aprovada pelo Presidente José Sarney, com recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento, garantindo recursos de 800 milhões para este ano.

O SR. JARBAS PASSARINHO — A palavra de V. Ex^a me satisfaz. Meus parabéns e muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao nobre Senador Marcondes Gadelha, como Líder do PFL.

O SR. MARCONDES GADELHA (PFL — PB. Como Líder. Sem revisão do orador.) — Sr. Ministro, em nome do Partido da Frente Liberal, congratulo-me com V. Ex^a pela exposição brilhante, exaustiva, judiciosa, com que brindou a Casa, nesta tarde, atendendo, inclusive à convocação formulada pelo nosso Partido.

Digo, Sr. Ministro, que, pessoalmente e representando larga maioria do segmento do meu Partido, estou convencido da importância, da oportunidade e da elevada significação desta obra.

Na verdade, estamos montando uma espinha dorsal de transportes neste País; estamos promovendo uma articulação importante. E mais ainda, estamos criando uma nova opção, uma reorientação dos fluxos, que agora não têm que seguir apenas a direção dos portos do Sul, quando na busca de novos mercados, senão que dispõem também de uma via mais curta, mais próxima

e seguramente mais barata para o escoamento dos nossos produtos.

Estamos respondendo também, Sr. Ministro, a uma pergunta secular: por que um País desta dimensão, por que esta vastidão continental jamais foi unificada por via ferroviária?

Sabemos que os Estados Unidos da América do Norte, já no fim do século passado, tinham, pelo menos, cinco ramais ligando o país, **coast to coast**, e todas as grandes nações tomaram iniciativas desta natureza.

Estamos respondendo, Sr. Ministro, à eterna indagação: por que este País sempre rodou sobre pneumáticos, quando o transporte ferroviário se tem mostrado muito mais rentável, muito mais seguro, em termos de custo e de benefício?

Com relação à legalidade da proposta, os argumentos aqui trazidos por V. Ex.^a são tão copiosos, são tão abundantes, tão eloquentes que, seguramente, se houvesse sido escolhida a via legislativa, a proposta seria aprovada à luz da consciência dos representantes do povo.

O meu Líder, Senador Carlos Chiarelli, já levantou objeções sob este aspecto, que são, além do mais, atenuadas pelo fato de outros empreendimentos que não constavam do Plano Nacional de Viação, terem sido executados, independentemente do aval prévio do Legislativo, ou até mesmo fazendo um **by pass**, ainda que dentro de ditames ou de diplomas também consensuais aos olhos da Nação.

Sr. Ministro, quanto a esta comoção que se gerou em torno da moralidade da licitação, temos que retirar uma lição importante de todo este episódio.

Neste momento a Assembléia Nacional Constituinte está reunida, elaborando uma nova Carta Constitucional. Há uma função, há uma categoria social que, lamentavelmente, tem sido esquecida, ou não teve, até aqui, um cuidado, uma apropriação, um zelo mais especial da Assembléia Nacional Constituinte, e esta é a função controle, controle dos atos do Executivo, controle sobre as agências da sociedade, controle pelo Congresso Nacional, controle pelas assembléias gerais, controle pelos conselhos fiscais, controle por auditorias as mais diversas, controle pelo Tribunal de Contas, controle pelas secretarias de controle interno. Este elemento precisa ser unificado e esta categoria precisa ter uma identidade própria.

Não sei, Sr. Ministro, e não me arriscaria a dizer, caso esse problema não tivesse sido suscitado pela imprensa, qual seria o dano material efetivo para o interesse público. É difícil fazer uma avaliação. Sei que desse episódio precisamos tirar um instrumental para aprender mais sobre esta função-controle. Não basta corrigirmos os danos sociais **a posteriori**, é preciso que criemos instrumentos institucionais e legais, de forma a agir profilaticamente, de maneira a impedir que vazamentos dessa natureza aconteçam, que conhecimentos prévios sobre resultados de concorrências venham à luz ou que outras fraudes que escapam ao nosso juízo, neste momento, possam voltar a acontecer.

Ouvi do Senador Affonso Camargo, do Paraná, ex-Ministro dos Transportes, a observação de que antecedentes desse tipo já ocorreram em outras circunstâncias. Nada impede esta Casa também criar os instrumentos legais para controle, para evitar que esses fatos possam repetir-se no futuro.

Tenho a absoluta convicção de que, no caso, o Governo agiu com lisura, agiu com energia, agiu com firmeza, agiu com a presteza que o caso impõe. Nem por isso, Sr. Ministro, devermo-nos eximir da obrigação de buscar, nesse episódio, novos ensinamentos para construirmos uma função-controle adequada e suficiente para a garantia dos interesses sociais.

No mais, me congratulo com V. Ex.^a pelo espírito democrático, pelo estolicismo com que se manteve na defesa dos seus pontos de vista, sobretudo pelo respeito que demonstrou à Instituição Parlamentar, e agradeço por este convívio saudável que muito nos honrou.

Meus parabéns a V. Ex.^a e sucesso com a continuidade dessas obras, que terão, sem dúvida, o nosso apoio.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — A sessão está sendo prorrogada pelo tempo hábil, para ouvirmos as nossas Lideranças.

Concedo a palavra ao nobre Senador Fernando Henrique Cardoso, Líder do PMDB.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO (PMDB — SP. Como Líder. Sem revisão de orador) — Sr. Presidente, Sr. Ministro e Srs. Senadores:

Quero ao expressar aqui os agradecimentos da Bancada do PMDB ao Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares pela presença, tão logo foi convocado por este Senado para prestar os esclarecimentos.

Também assinalo, Sr. Ministro, que, como Líder do PMDB, tendo ouvido atentamente, o quanto é possível, nesta Casa, as opiniões dos Senadores do meu Partido, e tendo escutado a exposição de V. Ex.^a, por um lado, não nos paira dúvida alguma quanto à intenção integradora dessa estrada e da obra do Ministério dos Transportes.

O Senador Iram Saraiva fez um emocionado discurso, como goiano.

Gostaria que o Senado anotasse, registrasse, como registra as expressões de todos os Estados, que o Senado opinasse como Brasil.

Senador de São Paulo que sou, já no meu partido expliquei uma vez que nasci no Rio, de avós goianos, de mãe amazonense, de pai paranaense, tenho filhos paulistas, mulher paulista, meu filho é casado com mineira, tenho netos cariocas outra vez, tenho muita dificuldade em pensar os problemas do Brasil de um ângulo que não seja o do Brasil. Não tenho a menor dúvida de que não é só Goiás.

Ouvimos aqui as manifestações seguidas dos Senadores, todos eles mostrando ao Ministro a importância de que estradas que cruzam terras da sua região ou próximas da sua região venham a ser apoiadas pelo Ministério dos Transportes, e todos têm razão.

A questão que permanece aqui, e devo dizer com sinceridade ao Ministro, já mostra a diferença de quantas vezes vinha aqui, quando era Oposição, para dialogar com os Ministros do Governo e quantas vezes aos Líderes do Governo cabia uma tarefa mais dura do que a que me cabe agora, posto que, hoje, os graus de liberdades são tão maiores que o Líder do PMDB no Senado registra e pede que o Ministro tome em consideração que, apesar das explicações e apesar de eu ter ficado muito contente ao perceber que há tantas obras possíveis, gostaria de saber se o Mi-

nistério da Fazenda poderá financiar todas elas em conjunto e como faremos com a inflação.

Também registro aqui que, não discutindo a prioridade, posto que não tenho elementos para julgá-la, e não gostaria de ferir as prioridades várias aqui apresentadas, registro que há uma questão que a mim me preocupa e também a minha bancada, e o Senador Almir Gabriel, se tivesse podido aqui vir para levantar alguma questão a V. Ex.^a, teria, de própria voz, transmitido a sua inquietação, que é nossa, que sempre tivemos a preocupação, e aqui foi marcado por vários Senadores da antiga Oposição, alguns hoje do meu partido, sempre tivemos a preocupação de, ao registrar essas obras, que alguns de nós chamávamos de faraônicas, talvez por engano, talvez por exagero, e algumas dessas obras realmente se justificaram, outras não, e a própria Ferrovia do Aço, até hoje, é uma dor-de-cabeça, não se consegue terminar aquele quebra-cabeças para que possa, efetivamente, produzir os frutos almeçados; todos nós, quando na Oposição, e agora no governo continuamos com esta preocupação que, tenho certeza, que será V. Ex.^a também, queremos manifestar que não nos basta a explicação de que essa obra integrará o Brasil.

Gostaríamos de ouvir, para sairmos daqui realmente convencidos da defesa da obra, que, além do custo da estrada, haverá o que transportar, dir-se-á: a estrada facilitará e até será um fator de estímulo, e, além disso e para mim mais do que isto, que as populações que serão atraídas por esta estrada não terão o destino trágico que tiveram as populações que foram atraídas pela Transamazônia, — escrevi um livro sobre a Amazônia, e vi de perto o que aconteceu com essas populações —, que essa estrada não vai gerar ilusões em milhões de brasileiros que para lá se deslocaram e, depois, não terão infra-estrutura social e humana indispensável por parte do País, o Brasil que está já no limiar de ser uma democracia e que sabe hoje que o investimento só tem sentido quando, além de ser reprodutivo no plano econômico, traz efetivamente benefícios no plano social.

Preocupa-me, Sr. Ministro, e tenho certeza de que V. Ex.^a tem a mesma preocupação. Que medidas serão tomadas para que o desenvolvimento eventualmente acarretado por essa estrada não seja um mero crescimento, mas signifique efetivamente uma melhoria de condição de vida das populações do Estado de Goiás, do Estado do Maranhão e de toda a região que será atravessada por essa estrada.

Sr. Ministro, as minhas palavras são sinceras, são palavras de alguém que, ao exercer as funções no Senado, hoje na Liderança do PMDB, o Partido que sustenta o Governo, acredita no Brasil e, por acreditar no Brasil, e por ter visto e vivido, quando este Brasil se calou, que muita obra desnecessária foi feita, hoje, com a responsabilidade que temos, não nos calamos. Se alguém imagina que ao criticar estamos desestabilizando ou criando dificuldades para o Governo, engana-se. Estamos numa democracia, e numa democracia se explica tudo, e o Líder do Partido do Governo pede mais explicações.

Muito obrigado a V. Ex.^a (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Com a palavra o Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares, para as considerações finais.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES — Sr. Senador Fernando Henrique Cardoso, a quem ouvimos com a atenção que lhe é devida, achamos exatamente isto, que é a democracia que permite que obras nessas regiões possam ser feitas. É uma constatação histórica no Brasil, foi assim em outros períodos democráticos no Brasil, e está sendo agora. É a hora em que, realmente, Estados menos desenvolvidos possam ser escutados. Na hora de regimes fechados, esses Estados não têm a menor importância e não conseguem ser ouvidos. Pelo menos historicamente, se fizermos uma análise, vamos constatar-lo.

Esse programa está apenas repetindo uma realidade que já acontece nessa região. Hoje, por exemplo, encontramos no sul do Maranhão, em Balsas, gaúchos plantando soja. Quando chegaram ali, a soja era completamente desconhecida dos hábitos daquela área; começaram a plantar e, hoje, já há mais maranhense plantando soja do que gaúcho.

Encontramos, no oeste da Bahia, um desenvolvimento na região de Barreiras, que está sendo feito muito rapidamente, e o grande obstáculo dessa região é exatamente transportes. Vemos isso em Goiás, vemos no Pará, em Mato Grosso, em toda essa região; vemos o que a simples abertura de uma estrada, como a BR-364, fez na região de Rondônia.

Sabemos que o Brasil não cabe nessa produção de 65 milhões de toneladas/ano, é uma produção extremamente pequena para um País tão grande como o nosso. Sabemos que a produção de alimentos, no Brasil, vem caindo, em relação ao aumento da população. Não posso acreditar que alguém ache que produzir 10, 15 milhões de toneladas a mais não seja uma necessidade atual do Brasil. Para se fazer isto, temos que colocar transportes. É isso que é o modelo, que não estamos inventando, é um modelo que existe em qualquer país continental como o Brasil. Se não colocarmos à disposição dessas áreas transporte a custo baixo, não conseguiremos desenvolvê-las. Chegamos até certo ponto e daí não se vai mais.

Agora mesmo, neste momento, em Mato Grosso e em algumas regiões de Goiás, não se está conseguindo colocar calcário, porque o preço do frete está tão alto que não permite que esse elemento importante para o aumento da produtividade da agricultura possa ser colocado e, assim, baixar o custo.

Nesse tipo de regiões potencialmente ricas e no interior de países continentais, o transporte realmente é parte fundamental.

Quando ouvimos, aqui, que estavam de acordo com o PRODIAT, de acordo com a hidrovia, mas não de acordo com a ferrovia, é uma incoerência, porque o PRODIAT pretendia desenvolver uma região. Baseou-se num custo de transporte mais baixo, que se mostrou inviável em termos econômicos neste momento, este sim, a um custo maior que a própria ferrovia.

Pretendemos fazer, o que está no PRODIAT, o modo de transporte que é denominado pela tecnologia brasileira; o que se pode fazer é garantir

que funcione. Os resultados econômicos dessa ferrovia, são tão bons como qualquer projeto, feito no mundo inteiro, baseada nesse tipo de transporte. São iguais.

Se não abrimos o Brasil, se não fizermos a integração dos nossos rios com as ferrovias, integrando regiões, e permitindo às regiões centrais do Brasil o seu desenvolvimento, nunca sairemos da crise em que vivemos. Essa crise existe e temos grandes problemas sociais que podem ser analisados, como, por exemplo, o Bico do Papagaio, o grande problema da busca pela terra ali porque existe infra-estrutura naquela região. Permitir abrir o Brasil é permitir que programas de reforma agrária possam ser feitos nessa região. Existem ali 34 milhões de hectares agricultáveis que permitem a expansão da economia brasileira e permitem a solução dos problemas sociais que precisam ser resolvidos. Este é o caminho do Brasil, para que as outras regiões se desenvolvam.

As questões de prioridades sempre existiram e existirão sempre. As dúvidas sobre prioridades no tempo da Belém-Brasília existiram e existem agora. Temos que ver exatamente que tipo de investimento, no Brasil, neste momento, tem um retorno macroeconômico maior do que esse investimento. Duvido que se encontre algum, e quero ser convencido disso por alguém. Não vejo como incorporar uma área tão grande, que produz tão pouco e tem tantos recursos naturais, senão com um investimento tão simples como este da ferrovia. Não é um investimento tão grande, é um investimento que somos capazes de fazer. São estas as minhas considerações e as deixo ao pensamento dos Srs. Senadores, com o maior respeito. Não é um investimento tão grande, é um investimento que somos capazes de fazer. São estas as minhas considerações e as deixo ao pensamento dos Srs. Senadores, com o maior respeito. Espero que esse programa possa ser bem mais analisado, que não seja analisado da maneira como o foi anteriormente, de uma maneira quase que irracional, quase que dramática, colocando-se, agora, o poder de causar todos os problemas brasileiros que existem e que estão por vir por conta dessa ferrovia.

Faço estas considerações com a convicção de uma pessoa que estudou este assunto, e que, humildemente, coloco à apreciação dos Srs. Senadores.

Agradeço a oportunidade do convite de aqui gozar deste convívio, que para mim foi um grande ensinamento, e me coloco à disposição de todos os Senadores em qualquer ocasião, para discutir este ou outro problema da minha área.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — A sociedade tem direito e razão de questionar. O Parlamento tem, igualmente, direito de discutir, e o Governo, igualmente, o direito de propor. O resultado disto será o caminho.

Hoje, registramos aqui, no Senado, um trecho desse caminho, neste debate.

Agradecemos ao Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares a gentileza de ter atendido, de imediato, uma convocação desta Casa, e agradecemos a S. Ex.^a o tempo que despendeu, respondendo a todas as indagações feitas da tribuna do Senado, e a gentileza das respostas aqui registradas.

Agradecemos, ainda, aos Srs. Senadores, às Lideranças, todo o trabalho desempenhado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Presidência convoca sessão extraordinária a realizar-se 4ª quarta-feira, dia 20, às 18 horas e 3 minutos, com a seguinte

ORDEM DO DIA

1

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 4, de 1987 (nº 7.133/86, na origem de iniciativa do Senhor Presidente da República que autoriza o Poder Executivo a adquirir imóveis nas condições que especifica, e dá outras providências. (Dependendo de parecer.)

2

Mensagem nº 375, de 1986 (nº 535/86, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Monte Alegre de Sergipe, Estado de Sergipe, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 23.528,43 Obrigações do Tesouro Nacional OTN. (Dependendo de parecer.)

3

Mensagem nº 482, de 1986 (nº 688/86, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Palmas, Estado do Paraná, a contratar operação de crédito no valor de 3.721.576,00 (três bilhões, setecentos e vinte e um mil, quinhentos e setenta e seis cruzados). (Dependendo de parecer.)

4

Mensagem nº 524, de 1986 (nº 741/86, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Mauá, Estado de São Paulo, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 180.677,83 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

5

Mensagem nº 72, de 1987 (nº 98/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Bom Jesus da Lapa, Estado da Bahia a contratar operação de crédito no valor correspondente a Cz\$ 7.443.152,00 (sete milhões, quatrocentos e quarenta e três mil, cento e cinquenta e dois cruzados). (Dependendo de parecer.)

6

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores relativo à Mensagem nº 37, de 1987 (nº 22/87, na origem), de 28 de janeiro do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor Aloysio Mares Dias Gomide Ministro de Segunda Classe, da Carreira Diplomata, para exercer a função, de Embaixador do Brasil junto à República do Haiti.

7

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 40, de 1987 (nº 26/87, na origem), de 29 de janeiro do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor Cláudio Garcia de Souza, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à Confederação Helvética.

8

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 56, de 1987 (nº 70/87, na origem), de 31 de março de 1987, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor Asdrubal Pinto de Ulysséa, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto ao Estado de Israel.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 21 horas)

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. CHAGAS RODRIGUES NA SESSÃO DE 15-5-87 E QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. CHAGAS RODRIGUES (PMDB — PI. Para encaminhar a votação.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O Projeto de Lei nº 12, de 1987, de iniciativa do Senhor Presidente da República, indiscutivelmente assegura novos direitos na área da Previdência Social não só aos trabalhadores urbanos como também aos trabalhadores rurais que estejam aposentados ou venham a aposentar-se.

O nobre Senador José Agripino Maia, que relatou o projeto, já fez considerações muito procedentes a respeito, e o nobre Líder José Fogaça fez ver, inclusive, que o projeto, além de assegurar esses direitos, se preocupa também com a atualização dessas pensões, aposentadorias e demais benefícios, inclusive o auxílio-doença.

Sr. Presidente, nesta oportunidade, quero congratular-me com o Senhor Presidente da República e com o Sr. Ministro da Previdência e Assistência Social. O projeto é um grande passo, atende às legítimas reivindicações dos trabalhadores urbanos e rurais, especialmente dos que estão aposentados.

Seja-me permitido lembrar aqui que a minha preocupação na área da Previdência não vem de hoje; quando governei o meu Estado, eleito em 1958 pelas Oposições, no meu Piauí, tive a ventura de criar, naquele Estado da Federação, não só o Serviço Social do Estado, como também o Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Servidores do Estado. Naquela época, em 1959, ano em que assumimos o Governo, falecia o servidor público, a viúva recebia, durante três meses, uma ajuda correspondente ao vencimento que o seu marido recebia e ficava inteiramente abandonada.

De modo que a nossa preocupação em favor dos servidores e dos trabalhadores na inatividade não é de hoje. Por isso, vou aprovar o projeto.

Apresentei sugestão e, se for necessário, oferecerei emenda ao projeto da nova Constituição, no sentido de, mais cedo ou mais tarde, chegarmos àquele grande objetivo que é uma previdência única para os trabalhadores urbanos e rurais, e uma previdência que conceda aposentadoria, pensão e demais benefícios que realmente possam, em toda a plenitude, fazer justiça àqueles que trabalharam e que deram o melhor do seu esforço em favor do progresso, em favor do desenvolvimento do nosso País.

Por essas razões, Sr. Presidente, o meu voto é favorável. E aqui ficam, também, as minhas congratulações com o Senhor Presidente da República, com o Sr. Ministro da Previdência e com a Câmara dos Deputados.

Vamos fazer justiça a esses aposentados e demais beneficiários da Previdência Social e devemos continuar essa luta, para que ela atinja o objetivo que todos desejamos: um sistema único de previdência, assegurando o maior número e a melhor qualidade possível de benefícios a todos os nossos servidores e trabalhadores, e dos seus dependentes.

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

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. JOSÉ AGRIPINO NA SESSÃO DE 15-5-87, E QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (PFL — RN. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, há questão de três anos, o Governo brasileiro, através do seu conveniente instrumento, a Petrobrás, deflagrou o processo de estudos da viabilidade técnica e econômica para a implantação de uma refinaria de petróleo na região nordestina, atendendo a uma histórica e já muito antiga reivindicação de uma região que tem todo o direito de pleitear a implantação dessa refinaria, pelo petróleo que produz e pela contribuição que oferece à Nação brasileira.

O Nordeste está hoje inserido num contexto de altas taxas inflacionárias, sem que para isso tenha dado nenhuma contribuição, porque no Nordeste não foi feito nenhum investimento inflacionário, não foi feito nenhum metrô, nenhuma Itaipu, nenhuma Tucuruí, não contribuiu, portanto, com a construção de nenhuma obra que tivesse obrigado a emissão de moeda inflacionária. O Nordeste é superavitário na balança comercial, porque exporta mais do que importa, e é superavitário na balança energética, porque produz mais petróleo do que consome.

A região entendeu como justa, portanto, a tomada de posição por parte do Governo da União, na hora em que era anunciado, oficialmente, que os estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira estavam deflagrados, por parte da Petrobrás.

Aquela época, eu era Governador do Estado do Rio Grande do Norte e, consciente das potencialidades do meu Estado, procurei o corpo técnico e de dirigentes da Petrobrás, para discutir a possibilidade do Rio Grande do Norte ser palco

dessa refinaria, visto que àquela época já éramos o quarto produtor de petróleo — hoje, produzimos cerca de 50 mil barris de petróleo por dia, em terra e no mar — e que, ademais, no Município de Guamaré estava-se concluindo a implantação de uma central de processamento de gás, com investimentos da ordem de 100 milhões de dólares que incluía a construção de um cais para desembarque de óleo cru com possibilidade para receber petroleiros de até 115 mil toneladas.

Apreciei também com a Petrobrás o fato de que em Guamaré, na costa do Rio Grande do Norte, estava já pronta a tancagem para estocar 750 mil barris de petróleo e que, no Rio Grande do Norte, ao lado da central de refino de gás, já existia uma outra central para beneficiamento do petróleo que lá chegasse, com a extração de água e areia, purificando e tornando esse petróleo hábil ao processamento em refinaria. Argumentei com a Petrobrás sobre a situação geográfica do Rio Grande do Norte que, situado no centro de gravidade da região oferecia condições privilegiadas para a distribuição dos produtos refinados.

Não para minha surpresa, mas para minha satisfação, fui informado pelo corpo técnico e por dirigentes da Petrobrás que o Rio Grande do Norte, pelos seus pré-requisitos, ocupava lugar proeminente, senão o primeiro, nas preferências de dirigentes e do corpo técnico da Petrobrás para implantação da refinaria. Pelos meus argumentos e por um outro que eu desconhecia à época: é que o petróleo do Rio Grande do Norte era do tipo naftênico, apropriado exatamente à produção de um óleo lubrificante que o Brasil importa na sua totalidade.

Informava-me, a Petrobrás, àquela época, que a refinaria que se desejava implantar no Nordeste tinha por objetivo produzir gasolina, óleo diesel, querosene, asfalto e outros derivados, mas fundamentalmente iniciar a produção destes derivados de petróleo, estes lubrificantes, e que poderiam ser obtidos a partir do petróleo naftênico que no Brasil só o Rio Grande do Norte produz.

Fui diversas vezes, como Governador, a Petrobrás, discutir e acompanhar o processo da definição desta refinaria. E das discussões que mantive, durante 2 anos, só recebi estímulo à minha intenção de preparar o Estado para receber a refinaria. Tanto é verdade, que uma das colocações que faziam na Petrobrás à época, é que o Rio Grande do Norte poderia perder pontos na corrida pela implantação da refinaria, se não tivesse um porto para receber navios para transporte de derivados. E o meu Governo, também por isto, viabilizou com recursos próprios, a obra de modernização e ampliação do porto de Natal.

Chegou a este ponto, Sr. Presidente e Srs. Senadores: viabilizar com recursos, potiguaros, cruzeiros, hoje cruzados, verdes, amarelos e brancos, da cor da bandeira do Rio Grande do Norte, a execução de uma obra que era da competência do Governo Federal, porque o porto de Natal é propriedade da Petrobrás. Como a Petrobrás me dizia que não tinha recursos para ampliar e modernizar o porto de Natal e eu desejava esse porto pronto para que a Petrobrás, utilizando-o pudesse implantar a refinaria em território nordestino, viabilizamos a obra com receita própria. Diziam-me que a infra-estrutura rodoviária do Estado era importante, que a região onde se produz

petróleo em terra e no mar precisava estar provida de escolas, de unidades de saúde e de estradas. Como Governador, seguindo a minha intenção de preparar a região para receber a refinaria pretendida, construímos dezenas de quilômetros de rodovias asfaltadas, ligando Guimarães às BRs 304 e 306, tudo isso dentro de um elenco de providências que tomamos, para fazer com que o Rio Grande do Norte, na Hora da definição estivesse preparado para ser escolhido como sede da refinaria de petróleo do Nordeste. Deixei o Governo, e, agora sou lamentavelmente surpreendido, pela leitura de jornais, com a omissão do nome do meu Estado, o Rio Grande do Norte, da relação dos Estados em disputa pela refinaria.

O Sr. Divaldo Suruagy — Senador José Agripino, V. Exª permite um aparte?

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Com o maior prazer, Senador Divaldo Suruagy.

O Sr. Divaldo Suruagy — Senador José Agripino, V. Exª, mais uma vez, destaca aquilo de que fui testemunha: a sua capacidade de trabalho e o magnífico Governo que realizou à frente dos destinos do seu Estado. Como homem do Nordeste, associo-me à luta de V. Exª, deixando bem claro que é fundamental que o Governo central defina, com a maior rapidez possível, e inicie a construção desta refinaria no Nordeste. Claro que V. Exª, como representante do Estado do Rio Grande do Norte, tem a obrigação e o direito de batalhar e defender a implantação desta refinaria no seu Estado. Obviamente, as lideranças do Ceará e de Pernambuco também comugam desse mesmo sentimento, o que é perfeitamente compreensível. Como homem do Nordeste, sem querer me fixar pelo Estado "A" ou pelo estado "B", estou me fixando pela região, que essa refinaria seja instalada o mais rápido possível, porque o Nordeste está a exigir obras desse porte, para consolidar o seu desenvolvimento.

Congratulo-me com V. Exª por todas as medidas que tomou à frente dos destinos do seu Estado. Para que esta refinaria fosse construída no Nordeste, particularmente no Rio Grande do Norte.

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Muito obrigado, Senador Divaldo Suruagy, pelo seu aparte que enriquece e honra o meu pronunciamento.

O Sr. Virgílio Távora — Permite V. Exª um aparte?

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Com o maior prazer, concedo o aparte ao Senador Virgílio Távora.

O Sr. Virgílio Távora — Eminentíssimo Senador José Agripino, há muito tempo que vimos lutando pela instalação de uma refinaria — óbvio — na nossa terra. Mas, homem cartesiano — todos os nossos raciocínios aqui o são — no momento, achamos que a luta deve ser para que tenhamos no Nordeste uma nova refinaria — e quando nos referimos a Nordeste, é da Bahia para cima. Permita-nos aduzir alguns dados ao seu primoroso discurso: primeiro, temos que enfrentar uma realidade, talvez um pouco difícil de ser compreendida por quem não está bem dentro do problema. Não é o caso de V. Exª. É que, no Nordeste, contrapondo-se a essa aspiração e que todos nós desejamos que seja no mais rápido tempo possível concretizada, há o esforço das indústrias do pólo petroquímico da Bahia, para que no setor a prioridade

I seja a ampliação da refinaria de Mataripe. Não fora a intervenção do eminente cearense Dr. Edilson Távora, Diretor da Petrobrás, talvez a uma hora dessas já tivesse sido decidido, pelo menos a nível de diretoria — a decisão final, sabe V. Exª, vai ser do Presidente da República — a instalação desse parque petroquímico, a base da ampliação da refinaria de Mataripe. E os dados aí, caro Senador José Agripino, V. Exª, que tanto batalhou para a refinaria, na sua terra, ver, são os mais contraditórios possíveis. Essa ampliação, por exemplo, importaria apenas uma despesa, pela Petrobrás, de cento e setenta e oito milhões de dólares. Agora, sucede apenas que se esquecem das obras complementares necessárias para a instalação dessa refinaria, já que Mataripe, onde está situada, vai exigir do Governo Federal, portanto, do Tesouro, uma quantia quase três vezes maior para tornar efetiva sua operação. Mas nos preocupa bastante que, uma vez considerado o interesse do Pólo Petroquímico da Bahia, que hoje não é baiano — como V. Exª sabe, é um pólo brasileiro e multinacional, dada a regra 1/3, 1/3, 1/3 na composição acionária da maioria dessas empresas, lá, é que nos concedam a refinaria, seja para a terra de V. Exª, seja para a nossa, seja para Pernambuco, seja para o Maranhão, postergada para quando a Petrobrás tiver os recursos necessários, quer dizer, após a ampliação de Mataripe — V. Exª é jovem, talvez tenha a ventura de ver concretizada; nós não somos tão otimistas assim, porque vai ser do ano 2.000 para lá. Então, diríamos a V. Exª: a luta que temos de assumir agora é para que seja implantada uma nova, nova refinaria no Nordeste. Cada um dos nossos Estados, naturalmente, apresentará seu cacife e fará defesa de seus interesses. E, sem tirar um pouco das esperanças de V. Exª mas, ao mesmo tempo, dizendo como um homem já calejado pela vida pública, somos um pouco reticente quanto a afirmativas como aquelas que fizeram a V. Exª. Quando Governador de Estado, tivemos a honra de ver Castello, como a última obra federal de porte no Nordeste, inaugurar a fábrica de asfalto em Fortaleza. E, na época, se comprometer abertamente, publicamente, a nosso pedido, quanto a localização dessa obra em Fortaleza. Fizemos as desapropriações necessárias para transformar, paulatinamente, essa fábrica em refinaria. Escusado é dizer a V. Exª que não estaríamos discutindo aqui, se a promessa tivesse sido cumprida, se exposição de motivos do Sr. Ministro Mário Tibau, que tinha até uma sugestão de despacho, tivesse sido aprovada. V. Exª sabe, fim de Governo, nunca se quer contrariar tantos Estados. O Estado que recebe acha que deveu a justiça de sua causa, e acham que foi perseguição política.

Mas vamos lutar, vamos lutar, seja no Estado de V. Exª, seja no nosso, esportivamente, seja em Pernambuco, seja no Maranhão, para que haja repetimos — uma nova refinaria de petróleo no Nordeste. Meus parabéns pelo seu lúcido discurso.

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

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Agradecendo a lucidez do aparte do Senador Virgílio Távora, que só enriquece a nossa argumentação, com o maior prazer, concedo o aparte ao Senador Vice-Líder do PFL, João Menezes.

O Sr. João Menezes — Nobre Senador, com a inteligência que Deus lhe deu, V. Exª faz uma exposição exata do seu trabalho no seu Estado. O que me admira em tudo isso é que confortavelmente afirmou, as providências foram tomadas no sentido de preparar a instalação dessa refinaria no seu Estado. V. Exª, como Governador, através de grande sacrifício, pois construir um porto não é pouca coisa...

O SR. JOSÉ AGRIPINO — E com recursos próprios, Senador!

O Sr. João Menezes — Com recursos próprios, V. Exª empregou todos os esforços, além do porto, fez outras obras estruturais, confiando que a refinaria iria para o seu Estado. Agora que a luta de V. Exª deve ir em frente, pois tem a certeza de que vai obter resultado — é a questão de continuar lutando. Porque não é possível que com tudo o que V. Exª realizou de acordo com o que lhe foi pedido e exigido para obter esse resultado para o seu Estado, para a sua glória, que não chegue a um fim positivo. Recebi aqui as minhas congratulações e a certeza que estarei engajado na sua luta.

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Agradeço ao nobre Senador João Menezes pelo seu aparte e pela solidariedade. Para que V. Exª tenha idéia de algumas coisas caminhavam, dirigentes da Petrobrás chegaram a visitar a cidade onde nasci, Mossoró, para verificar se a cidade que fica muito próxima à região produtora do Vale do Açu e do litossalino do Rio Grande do Norte, dispunha de infraestrutura, de educação, de saúde, de mídia e de lazer, para receber os técnicos que dariam vida para operar a refinaria.

Veja V. Exª a que ponto chegou a intenção da Petrobrás, quando se discutia, evidentemente, o critério de avaliação econômica, técnica e financeira. Meu pronunciamento, neste momento, foi exatíssimo, por aquilo que dizia quando fui aparteado com muita honra pelo Senador Divaldo Suruagy. Da omissão do nome do Rio Grande do Norte dentre as diversas opções, neste momento, para a implantação da nova refinaria, não, da nova refinaria como o Senador Virgílio Távora e eu queremos. Não compreendo por que o Rio Grande do Norte possa ter saído do rol das opções. Se a definição por parte da Petrobrás que é uma empresa séria, e disso sou testemunha de corpo técnico competente, vai resultar de critérios, não há por que mudar, pelo menos inicialmente daqueles que se pré-habilitaram, a saber que componentes de ordem política tenham entrado em questão. Como o próprio Senador Virgílio Távora sugeriu, a componente de ordem política que tentou desvirtuar a idéia original de se implantar uma nova refinaria para atender a outros interesses, ampliar uma refinaria no Estado da Bahia, que, a par de se situar no Nordeste, dispõe...

O Sr. Virgílio Távora — Apenas para explicar a V. Exª, vamos mudar o tempo do verbo: ter, não, está tentando e muito.

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Vamo-nos juntar para defender, Senador Virgílio Távora.

O Sr. Mauro Benevides — V. Exª me permite um aparte Senador José Agripino?

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Com muito prazer, Senador Mauro Benevides.

O Sr. Mauro Benevides — No momento em que V. Ex.^a se reporta à implantação de uma refinaria na região Nordeste, defendendo de forma brilhante para que a localização ocorra em seu Estado, me permita dizer a V. Ex.^a e à Casa que o Ceará também se enfileira entre aqueles que possuem essa importante obra para a Capital do Estado. Diria a V. Ex.^a que as informações que nos chegaram eram de que, realmente, o Estado do Ceará dispunha de condições privilegiadas para assediar a refinaria da Petrobrás. De qualquer forma, se situada no Ceará, no Rio Grande do Norte, em qualquer outro Estado nordestino, não há dúvida de que a refinaria vai impulsionar significativamente o desenvolvimento regional. V. Ex.^a eu, ou qualquer representante dos nove Estados que compõe o chamado polígono das secas, seremos privilegiados por essa iniciativa e tudo faremos para que ela efetivamente contribua para impulsionar o crescimento daquela faixa geográfica do País.

O SR. JOSÉ AGRIPINO — Muito obrigado, Senador Mauro Benevides, pelo seu aparte, seu apoio e solidariedade.

Eu falava em componente político como fator novo de definição dessa refinaria. Componente político deve haver entre nós, na soma de esforços, para fazer com que não haja uma ampliação de refinaria, e sim uma nova refinaria no Nordeste. E que aqueles que se credenciam ou se credenciaram sejam avaliados em pé de igualdade. Todos têm o direito de pleiteá-la, até porque esta refinaria que vai significar para o Estado que a receber — e para isso estamos lutando — geração de riqueza e empregos, diretos e indiretos.

Lamentavelmente, não tenho visto, lido ou ouvido nenhuma manifestação de luta do Governador do meu Estado em torno da presença do Rio Grande do Norte, na disputa pela implantação da refinaria de petróleo. De qualquer forma, entendendo que esta é uma causa que diz respeito a todos nós potiguares e, aqui, quero dizer que, baseado nos argumentos que possui o Rio Grande do Norte, para pleitear a implantação da refinaria em seu território, vou querer ouvir do Presidente da Petrobrás se critérios novos estão norteando a definição dessa refinaria e se for o caso, defendê-la, onde dados técnicos, econômicos e financeiros demonstrarem melhor viabilidade, dentro de um quadro de definições claras, transparentes e compreensíveis aos olhos daqueles que disputam este importante empreendimento. Neste sentido pretendo solicitar uma audiência ao Senhor Presidente da Petrobrás, convidando os Parlamentares do Rio Grande do Norte, de todos os partidos, para que, nos possa ser esclarecido, se critérios novos estão norteando a definição dessa

refinaria e se for o caso defendê-la onde, os dados técnicos, econômicos e financeiros demonstrarem melhor viabilidade, dentro de um quadro de definições claras, transparentes e compreensíveis para os olhos daqueles que disputam este importante empreendimento.

Dito isto, quero agradecer os apurados honrosos dos Senhores Senadores que aqui falaram e manifestaram de forma clara que a refinaria de petróleo é uma luta, não de um Estado mas de uma região, e declarar que na audiência que vou solicitar deixarei bem claro o propósito do Nordeste e do Rio Grande do Norte, de ver o mais rapidamente possível viabilizado este sonho, sonho de uma região pobre que já cansou de esperar.

Era o que tinha a dizer.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

ATO DO PRESIDENTE

Nº 129, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 52, itens 38, e 97, inciso IV, do Regimento Interno, e de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato nº 2 de 1973 e revigorada pelo Ato da Comissão Diretora nº 12, de 1983, e de acordo com o disposto na Resolução nº 130, de 1980, e tendo em vista o que consta no processo nº 005633/87-7, resolve:

Autorizar a contratação sob o regime jurídico da Consolidação das Leis do Trabalho e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço da senhora Ana Luiza Bucar Lobo Gonçalves, para o emprego de Assessor Técnico, com o salário mensal equivalente ao vencimento do cargo DAS-3, a partir de 1º de fevereiro de 1987, com lotação e exercício no gabinete do Senador João Lobo.

Senado Federal, 18 de maio de 1987. — **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE

Nº 130, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 52, itens 38, e 97, inciso IV, do Regimento Interno, e de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato nº 2 de 1973 e revigorada pelo Ato da Comissão Diretora nº 12, de 1983, e de acordo com o disposto na Resolução nº 130, de 1980, e tendo em vista o que consta no processo nº 007481/87-0, resolve:

Autorizar a contratação sob o regime jurídico da Consolidação das Leis do Trabalho e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço do senhor Paulo Cesar Timm, para o emprego de Assessor Técnico, com o salário mensal equivalente ao vencimento do cargo DAS-3, a partir de 14 de abril de 1987, com lotação e exercício no gabinete do Senador Jutahy Magalhães.

Senado Federal, 18 de maio de 1987. — **Humberto Lucena**, Presidente.

PORTARIA

Nº 013, de 1987

O Diretor-Geral do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 215 do Regulamento Administrativo do Senado Federal, e tendo em vista o disposto no artigo 482, parágrafo 1º, do mesmo Regulamento, resolve:

Designar Paulo Roberto Mendonça Silvério, Assessor Parlamentar, Roberto Velloso, Assessor Legislativo e José Benício Tavares da Cunha Mello, Assessor Legislativo para, sob a presidência do primeiro, integrarem a Comissão de Sindicância, incumbida de apurar os fatos constantes no Processo nº 008888/87-6.

Senado Federal, 15 de maio de 1987. — **José Passos Porto**, Diretor-Geral.

ATO DO PRESIDENTE

Nº 131, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 52, itens 38, e 97, inciso IV, do Regimento Interno, e de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato nº 2, de 1973 e revigorada pelo Ato da Comissão Diretora nº 12, de 1983, e de acordo com o disposto na Resolução nº 130, de 1980, e tendo em vista o que consta no processo nº 005573/87-4, resolve:

Autorizar a contratação sob o regime jurídico da Consolidação das Leis do Trabalho e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço da senhora Wilma Noleto Maranhão de Oliveira, para o emprego de Assessor Técnico, com o salário mensal equivalente ao vencimento do cargo DAS-3, a partir de 4 de fevereiro de 1987, com lotação e exercício no gabinete do Senador Fábio Lucena.

Senado Federal, 18 de maio de 1987. — **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE

Nº 132, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 52, item 38, e 97, inciso IV, do Regimento Interno, e de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato nº 2 de 1973 e revigorada pelo Ato da Comissão Diretora nº 12, de 1983, e de acordo com o disposto na Resolução nº 130, de 1980, e tendo em vista o que consta no processo nº 003825/87-6, resolve:

Autorizar a contratação sob o regime jurídico da Consolidação das Leis do Trabalho e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço do senhor José Roberto Paquier, para o emprego de Assessor Técnico, com o salário mensal equivalente ao vencimento do cargo DAS-3 a partir de 1º de fevereiro de 1987, com lotação e exercício no Gabinete do Senador Marcio Lacerda.

Senado Federal, 18 de maio de 1987. — **Senador Humberto Lucena**, Presidente.