



DIÁRIO

República Federativa do Brasil

DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLII — Nº 57

QUINTA-FEIRA, 10 DE SETEMBRO DE 1987

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do art. 42, inciso VI, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 135, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Taquara, Estado do Rio Grande do Sul, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 80.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN.

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Taquara, 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 80.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, junto à Caixa Econômica Estadual do Rio Grande do Sul, esta na qualidade de agente financeiro da operação, destinada à execução de obras de infra-estrutura urbana, no Município.

Art. 2º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de setembro de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do art. 42, inciso VI, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 136, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Almenara, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 85.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN.

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Almenara, Estado de Minas Gerais, 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 85.000,00 Obrigações

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)	330,00
TOTAL	
Exemplar Avulso	Cz\$ 2,00

Tiragem: 2.200-exemplares.

do Tesouro Nacional — OTN, junto à Caixa Econômica Federal, esta na qualidade de gestora do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, destinada à canalização do Córrego do Brejo, no Município.

Art. 2º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de setembro de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do artigo 42, inciso VI, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 137, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Araújo, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 17.885,34 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN.

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Araújo, Estado de Minas Gerais, 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 17.885,34 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, junto à Caixa Econômica Federal, esta na qualidade de gestora do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, destinada à implantação de calçamento e meios-fios, no Município.

Art. 2º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de setembro de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do artigo 42, inciso VI, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 138, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Bambuí, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 40.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN.

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Bambuí, Estado de Minas Gerais, 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 40.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, junto à Caixa Econômica Federal, esta na qualidade de gestora do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, destinada à implantação de galerias pluviais, calçamento e meios-fios, no Município.

Art. 2º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de setembro de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do artigo 42, inciso VI, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 139, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Belém, Estado do Pará, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 186.090,22 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN.

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Belém, Estado do Pará, 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 186.090,22 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, junto à Caixa Econômica Federal, esta na qualidade de gestora do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, destinada à implantação de usina de lixo hospitalar, no Município.

Art. 2º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de setembro de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senador Federal aprovou, nos termos do artigo 42, inciso VI, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 140, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Bom Despacho, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 89.393,53 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN.

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Bom Despacho, Estado de Minas Gerais, 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 89.393,53 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, junto à Caixa Econômica Federal, esta na qualidade de gestora do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, destinada à construção de calçamento, meios-fios e esgoto pluvial, no Município.

Art. 2º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de setembro de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do artigo 42, inciso VI, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 141, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Brumadinho, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 110.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN.

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Brumadinho, Estado de Minas Gerais, 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 110.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, junto à Caixa Econômica Federal, esta na qualidade de gestora do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, destinada à canalização do Córrego Bananal, no Município.

Art. 2º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de setembro de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do artigo 42, inciso VI, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 142, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 209.863,30 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN.

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Guaíba, 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 209.863,30 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, vigente em abril/87, junto ao Banco de Desenvolvimento do Estado do Rio Grande do Sul S.A., este na qualidade de agente financeiro da Caixa Econômica Federal, destinada à execução de investimentos no sistema viário com pavimentação e drenagem de águas pluviais em diversas vias, no Município.

Art. 2º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de setembro de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do artigo 42, inciso VI, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 143, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Mossoró, Estado do Rio Grande do Norte, a contratar operação de crédito no valor correspondente em cruzados, a 240.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN.

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Mossoró, Estado do Rio Grande do Norte, 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 240.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, vigente em março de 1987, junto ao Banco do Nordeste do Brasil S.A., este na qualidade de agente financeiro da Caixa Econômica Federal, destinada à pavimentação, drenagem de vias urbanas e reconstrução da Praça Cônego Estevam Dantas, no Município.

Art. 2º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de setembro de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

SUMÁRIO**1 — ATA DA 59ª SESSÃO, EM 9 DE SETEMBRO DE 1987****1.1 — ABERTURA****1.2 — EXPEDIENTE****1.2.1 — Requerimentos**

— Nº 139/87, de autoria do Senador Humberto Lucena e outros Senadores, de homenagens de pesar pelo falecimento do ex-Senador Marcos Freire. **Aprovado**, após usarem da palavra os Srs. Mauro Benevides, João Menezes, Fernando Henrique Cardoso, Jarbas Passarinho, Mário Maia, Mauro Borges e Nel-

son Carneiro, tendo o Sr. Presidente se associado às homenagens prestadas.

— Nº 140/87, de autoria do Senador Carlos Chiarelli e outros Senadores, de homenagens de pesar pelo falecimento do Deputado Alair Ferreira. **Aprovado**, após usarem da palavra os Srs. Carlos Chiarelli, Nelson Carneiro e Mário Maia, tendo a Presidência se associado às homenagens prestadas em nome da mesa.

1.2.2 — Comunicações da Presidência

— Convocação de sessão extraordinária a realizar-se amanhã, às 10 horas, com Ordem do Dia que designa.

1.3 — ENCERRAMENTO**2 — DISCURSO PRONUNCIADO EM SESSÃO ANTERIOR**

— Do Sr. Senador Mansueto de Lavor, proferido na sessão de 24-6-87

3 — ATAS DE COMISSÃO**4 — MESA DIRETORA****5 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS****6 — COMPOSIÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES**

Ata da 59ª Sessão, em 9 de setembro de 1987

1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 48ª Legislatura

— EXTRAORDINÁRIA —

Presidência dos Srs. Humberto Lucena, Lourival Baptista e Franciso Rollemberg

ÀS 10 HORAS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES

Mário Maia — Aluizio Bezerra — Nabor Júnior — Leopoldo Peres — Aureo Mello — Odacir Soares — Ronaldo Aragão — João Menezes — Almir Gabriel — Jarbas Passarinho — Alexandre Costa — Edison Lobão — Chagas Rodrigues — Virgílio Távora — Cid Sabóia de Carvalho — Mauro Benevides — José Agripino — Lavoisier Maia — Marcondes Gadelha — Humberto Lucena — Raimundo Lira — Marco Maciel — Antonio Farias — Guilherme Palmeira — Divaldo Suruagy — Francisco Rollemberg — Lourival Baptista — Luiz Viana — Jutahy Magalhães — Rui Bacelar — Gerson Camata — Jamil Haddad — Afonso Arinos — Nelson Carneiro — Alfredo Campos — Ronan Tito — Severo Gomes — Fernando Henrique Cardoso — Mário Covas — Mauro Borges — Iram Saraiva — Irapuan Costa Júnior — Pompeu de Sousa — Meira Filho — Louremberg Nunes Rocha — Márcio Lacerda — Mendes Canale — Rachid Saldanha Derzi — Wilson Martins — Leite Chaves — Afonso Camargo — José Richa — Nelson Wedekin — Carlos Chiarelli — José Paulo Bisol — José Fogaça.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — A lista de presença acusa o comparecimento de 56 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O Sr. Primeiro-Secretário procederá à leitura de requerimento.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 139, de 1987

Requeremos, na forma regimental, as seguintes homenagens pelo falecimento do ex-Senador Marcos Freire;

a) inserção em ata de um voto de profundo pesar;

b) apresentação de condolências à família e ao Estado de Pernambuco;

c) seja observado um minuto de silêncio em sua memória.

Sala das Sessões, 9 de setembro de 1987. —
Humberto Lucena — Jarbas Passarinho — Fernando Henrique Cardoso — Mauro Benevides — Wilson Martins — Afonso Camargo — Meira Filho — Francisco Rollemberg — Carlos Chiarelli — Rachid Saldanha Derzi — Pompeu de Souza — Lourival Baptista — José Paulo Bisol — Mário Maia — Luiz Viana — Divaldo Suruagy — Nelson Carneiro — Gerson Camata — João Menezes — Ronan Tito.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Este requerimento depende de votação, em cujo encaminhamento poderão fazer uso da palavra os Srs. Senadores que o desejarem.

Em votação.

O Sr. Mauro Benevides — Sr. Presidente, peço a palavra para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Concedo a palavra ao nobre Senador Mauro Benevides.

O SR. MAURO BENEVIDES (PMDB — CE. Para encaminhar a votação) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O País pranteia, desde a noite de ontem, o trágico falecimento do Ministro Marco Freire e de seus principais assessores no MIRAD, entre eles o Secretário-Geral Dirceu Pessoa, o Presidente do INCRA José Eduardo Raduan, o secretário particular, José Teixeira, e o Dr. Amaury Teixeira, amigo pessoal e companheiro dos mais leais à causa do nosso Partido, o PDMB.

No desastre, perderem, igualmente, a vida o Coronel-aviador Wellington Rezende, o Capitão-aviador Jorge Shimomura Júnior e o 3º-Sargento Mecânico Carlos Alberto da Silva, que compunham a tripulação da aeronave sinistrada — um HS da FAB, destinado ao transporte de autoridades governamentais.

Como homem público, Marco Freire foi uma das maiores expressões de nossa geração, tendo, nesta Casa, durante 8 anos, pontificado brilhantemente, pelo seu talento, competência e inextinguível coragem na defesa dos interesses coletivos.

Nos momentos mais críticos do processo político-institucional, o ex-Deputado Federal e ex-Senador por Pernambuco foi dos que ergueram a voz clamando pela normalidade democrática e condenando tudo quanto representasse, na época, restrições às liberdades públicas. Como seu colega, aqui, durante o período 1975/1983, pude aferir as suas qualidades exponenciais, ajudando-o, como vice-líder, na tarefa de conduzir a bancada, para que ela se inserisse, como segmento dos mais destacados, na luta perene e debista empreendida, a fim de que alcançássemos o atual estágio da transição do autoritarismo para a democracia plena.

Como dirigente máximo da Caixa Econômica Federal, já na Nova República, teve marcante atuação, levando aquela secular instituição financeira a uma fase de crescente expansão em suas atividades estatutárias.

À frente do Ministério da Reforma Agrária, começava a impor-se por seu dinamismo e dedicação a difícil tarefa que lhe fora confiada pelo

Presidente José Sarney, de corrigir gritantes distorções existentes em nossa estrutura fundiária.

No último sábado, em sua residência, no Lago Sul, Carolina e Marcos Freire reuniram numeroso grupo de amigos para comemorar o natalício do anfitrião, ocorrido dois dias antes.

Afável, fidalgo, comunicativo, o Ministro acolhia os seus convidados com reiterados gestos de simpatia, tendo para cada um uma palavra de amizade e carinho.

A notícia de seu desaparecimento causou impacto traumatizante em toda opinião pública nacional, que nele via um homem identificado com os anseios maiores do nosso povo.

Tributando-lhe esta homenagem, tenho absoluta certeza de que os contemporâneos de Marcos Freire haverão de considerá-lo um exemplo de dignidade, de civismo, de dedicação à comunidade.

Os porvindouros, Srs. Senadores, nele se inspirarão para cumprir bem os seus deveres para com a Nação brasileira.

O Sr. João Menezes — Sr. Presidente, peço a palavra, para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Concedo a palavra ao nobre Senador João Menezes, que falará pela Liderança do Partido da Frente Liberal.

O SR. JOÃO MENEZES (PFL — PA. Como Líder. Para encaminhar a votação.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

A Liderança do Partido da Frente Liberal, nesta oportunidade, manifesta o seu profundo pesar pelo inesperado acontecimento que levou à morte esse grande brasileiro que foi Marcos Freire e todos aqueles que o acompanhavam.

Marcos Freire foi sempre um homem de luta. Nosso Colega na Câmara Federal e na época de Pedroso Horta, ele também desempenhava uma função importante, naquela ocasião. Era sempre uma palavra em defesa da pessoa humana; era sempre um homem em busca de um futuro que pudesse trazer à nossa Nação momentos de paz, tranquilidade e segurança.

Marcos Freire atravessou momentos difíceis de sua vida política, desde os primeiros momentos quando, por circunstâncias imperiosas e por determinação, renunciou à Prefeitura para o qual havia sido eleito na cidade de Olinda no Estado de Pernambuco. Depois veio para a Câmara Federal e a sua palavra eloquente, sua inteligência exuberante o credenciaram como um dos espíritos mais lúcidos naquela luta em que o País atravessava. Chegou, afinal, ao Senado à Caixa Econômica Federal e ao Ministério da Reforma Agrária. E, agora, nesses últimos anos de sua vida Marcos

Freire deixou de ser, um homem verdadeiramente partidário para ser um homem que desempenhava uma função pública, com interesse geral, procurando atender às dificuldades enormes que o País atravessa neste momento de transição.

Sinto-me deveras emocionado porque fui convidado por Marcos Freire para acompanhá-lo a esta viagem lá no Pará, e como havia chegado da Sibéria não pude, por essa ou aquela circunstância, acompanhá-lo. E vejo que Marcos Freire foi morrer num dos lugares mais ricos deste País, que é a região do Carajás. E foi também tomando contato com um dos problemas polêmicos desta Nação, referente ao complexo industrial chamado PACAL, que estava sempre em dificuldades, que foi com o seu entusiasmo procurar um resultado esperado.

Marcos Freire morreu em plena atividade, exercendo uma função com todo patriotismo, e tendo sempre em mente a procura dos melhores interesses do País.

Quero deixar aqui expressos os nossos sentimentos e também os sentimentos do Pará, por ter lá, nesta hora crucial em que o Brasil perde o seu grande homem, ter recebido em seu seio, na terra do Carajás, na nossa terra rica, na nossa terra portentosa, um homem que era portentoso, um homem que era brilhante: Marcos Freire.

O Sr. Fernando Henrique Cardoso — Sr. Presidente, peço a palavra para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Concedo a palavra ao nobre Senador Fernando Henrique Cardoso.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO (PMDB — SP. Para encaminhar a votação.) — Sr. Presidente e Srs. Senadores:

Como Líder do PMDB, como amigo, como companheiro de Marcos Freire, quero deixar registrada a minha homenagem.

A tragédia ocorre sempre no inesperado. No exato momento em que Marcos Freire tinha conseguido começar a organizar o seu Ministério; no exato momento em que sua palavra de equilíbrio se somava à palavra daqueles muitos que desejam terra; no exato momento em que essa mesma palavra começava a ser ouvida por aqueles que têm dificuldade de entender o processo de transformação fundiária no Brasil; no exato momento em que Marcos Freire, na plenitude de sua maturidade, dava ao Brasil a contribuição essencial de alguém que entende que é preciso mudar, que é preciso avançar, mas que entende, também, que essa mudança e esse avanço não de fazer-se através do convencimento e do diálogo, a tragédia colhe a vida deste homem: perdemos um companheiro.

Quanto de nós, ainda sábado, jantamos com ele. Quanto de nós, desta Casa, ainda no sábado, encontramos Marcos e Carolina felizes, apesar do intensíssimo trabalho a que Marcos se dedicava com uma energia dobrada; neste exato momento, surpreende-nos a morte. Para mim foi a morte do amigo, mas não foi só Marcos Freire.

O Presidente do INCRA, Engenheiro José Eduardo Raduan, foi chefe da minha campanha em São Paulo. Não fui eu quem o indicou a Marcos Freire. Estava em Mato Grosso, na cidade de

Campo Grande, quando recebi telefone de Marcos Freire que me pedia dois colaboradores, um é seu Chefe de Gabinete o ex-Deputado José Gregório, e o outro, para minha surpresa, era o Engenheiro Raduan.

Pedia a colaboração de Raduan porque Marcos Freire conhecera Raduan, eu nem sabia disso, e virá nele uma pessoa capaz, organizada, séria, e com bom diálogo com os movimentos sociais.

Raduan tinha 34 anos, exercia a função decisiva no Ministério da Reforma Agrária: presidente do INCRA. E via-se ali o tino de Marcos Freire, que foi buscar alguém desconhecido dos meios políticos do Brasil, mas que posso testemunhar, desde 1978, nas diversas campanhas que empreendi, contei com a colaboração de José Eduardo Raduan. Posso testemunhar que era um homem também do equilíbrio, apesar de jovem, e ter tido toda a sua formação na esquerda.

Ontem, pela manhã, fui ao Rio de Janeiro com o Senador José Richa. Fomos à Escola da Aeronáutica fazer uma conferência. Na base aérea, esperando um outro HS, encontrei com Dirceu Pessoa e com Ivan Ribeiro — ambos morreram no desastre.

Ivan Ribeiro, irmão do Diretor do PRODASEN, César Othero, conheci quando exilado, ele é eu também, no Chile. Da mesma forma, homem de equilíbrio, com uma vasta formação na sua área de especialidade. Dou este testemunho, e presto a minha homenagem a esses com quem convivi por longos anos, mas não quero deixar de dar uma palavra também de homenagem a todos aqueles que morreram. Para começar o Comandante da Aeronáutica, Coronel Rezende, faz pouco tempo, levou o Senador Raimundo Lira e eu à Paraíba.

Não há outra palavra, a não ser a que pronunciei, a tragédia. Não cabe especulação, ela ocorre às vezes; a Nova República está realmente de luto e, pelo testemunho que dei, a respeito de alguns colaboradores do Ministro Marcos Freire, sentimos o valor da equipe que ele organizou no Ministério, que tipo de gente foi buscar, que perda imensa para o Brasil! Essa perda, significativa para a política brasileira, do tribuno brilhante, do Líder de Oposição, do homem consequente, do homem que não esmoreceu com as derrotas, ao contrário, que só fizeram amadurecer a personalidade do Ministro Marcos Freire, posso lhes assegurar, para mim, não se compara com a perda maior, que eu, como amigo, sofri ontem; que todos nós sofremos. Perdi três amigos íntimos. O Brasil perdeu o que havia de melhor, considerando que poderíamos ter a reforma agrária que precisamos ter, que atenda à necessidade da transformação, e que nesse atendimento resolva os problemas, ao invés de criar novos.

O Sr. Luiz Viana — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Ouço o nobre Senador Luiz Viana.

O Sr. Luiz Viana — Srs. Senadores, não preciso dizer da emoção com que eu, minha mulher, minha família recebemos, ontem, a trágica notícia, tão inesperada e tão brutal, que nos chegava quando estávamos jantando. Lembrei-me do passado, daquele convívio que tive aqui nesta Casa, quando Presidente, com o eminente representante de Pernambuco. S. Ex^a chegara aqui ao meu

lado, com a grande fama — grande e justa do homem destemido, do homem de ação, do homem bravo, do homem corajoso. S. Ex^a como que voltava a trazer ao Senado aquela figura que está tão marcada na História do País dos leões do Norte. S. Ex^a chegou aqui como o Leão do norte e justificou a sua fama, inclusive pelo seu físico, pelo belo homem que S. Ex^a era, educado, amável, gentil e a quem as lutas políticas jamais fizeram com que S. Ex^a tivesse uma palavra meus cortês, mais áspera, menos delicada. S. Ex^a realmente era um cavalheiro, como homem perfeito. Por isso, durante o tempo em que esteve conosco, nós todos passamos não só a admirá-lo, mas também a querer-lhe bem como a um amigo dileto e com o qual se podia contar em todas as circunstâncias, e essa legenda S. Ex^a a conservou nas vitórias e — o que é mais difícil — conservou também na derrota. A derrota, muitas vezes, revela mais uma personalidade do que a vitória. De forma que acho até que, talvez, o aspecto mais belo, mais forte da personalidade do nosso querido e saudoso companheiro revelou-se na derrota. A derrota o enalteceu, S. Ex^a ficou maior. Há aqueles que a derrota faz desaparecer, Marcos Freire, não! Ele subiu, passou a ser requestado, a ser solicitado para que voltasse a se reintegrar plenamente no serviço do País, da Nação, no serviço do seu Partido e foi o que fez. E foi fazendo isso é que foi encontrar a morte nessa tragédia que enluta o País não somente pela sua morte, mas também pelos demais companheiros que o acompanhavam naquela visita à região de Carajás. É com verdadeira emoção que me associo ao pesar aqui manifestado, especialmente pelo nosso Líder, Senador Fernando Henrique Cardoso, que, além de perder o companheiro, como disse, perdeu um amigo. Nós também, Sr. Líder, perdemos um companheiro e um amigo. Dele nos lembraremos sempre com grande saudade e admiração.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Obrigado a V. Ex^a

O Sr. Leite Chaves — V. Ex^a me concede um aparte?

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Pois não, Senador Leite Chaves.

O Sr. Leite Chaves — Senador Fernando Henrique Cardoso, associe-me a V. Ex^a nesta homenagem. Conheci o Senador Marcos Freire em 1974 e aqui tomamos posse em 1975. Ele exerceu, na campanha de 1974, papel extremamente importante: foi um catalisador de idéias. Havia dois pólos no País naquela nossa campanha, em que insurgiram as dezesseis vitórias que abalaram o Brasil, de acordo com livro então difundido. Era Paulo Brossard no Rio Grande do Sul, que influenciou muito a nossa campanha, e o Marcos Freire em Pernambuco. Ele foi uma fábrica de idéias. Como se sabe, Marcos Freire era professor de Direito Constitucional. Todo o seu conhecimento mais expressivo girava em torno do Direito Constitucional. Não tinha maior predileção pelos outros ramos do Direito, sobretudo a legislação ordinária. Todo esse conhecimento jogava em defesa da liberdade, a liberdade lírica, a liberdade formal. O Marcos se indignava com qualquer afronta que se fizesse à liberdade. Os seus discursos nesta Casa alcançavam o máximo, quando

versavam temas da liberdade. Exerceu papel importante na luta pela abertura. E ele, como dizia freqüentemente em entrevistas e no próprio Senado, não se conflitava com as pessoas, embora fervorosamente se apegasse àquelas idéias; dizia sempre que a diferença dele com os outros era no campo das idéias e não das pessoas. Tanto é que foi muito ofendido, muito insultado, teve uma vida pública mesmo trágica, mas jamais tomei conhecimento de alguma amargura a respeito de alguém. Dou um testemunho a esta Casa: logo depois das eleições, antes mesmo de ele pensar em Caixa Econômica pleiteava o Ministério da Reforma Agrária e mantendo interesse em ocupá-lo. E eu até dizia: Marcos, você acha que seria para você a melhor alternativa, sobretudo, quando pelas suas lutas você é um dos que mais se expuseram nessa posição ideológica? Não seria um percalço para você? Mas ele confiava todo interesse. Depois foi para a Caixa Econômica onde teve uma atuação exemplar. Era um homem honrado, dos mais honrados que pôde haver no País; honestíssimo com a coisa pública. Deixou a Caixa Econômica, que era um poderio financeiro para exercer aquilo que parecia ser a sua última missão no cumprimento da qual veio a falecer em circunstâncias que espero sejam explicadas. Eu, embora seja piloto modesto, não tenho conhecimento de que esses aviões venham a explodir assim facilmente sem uma causa maior. Então, espero que a perícia venha explicar, realmente, a causa explosão do avião. Associe-me a V. Ex.^a no pesar pelo falecimento dos outros que, inclusive, eram seus amigos e homens que estavam servindo ao País numa das áreas mais difíceis que é a reforma agrária, ponto crucial na administração brasileira. Estamos fazendo a constituição e se não resolvermos o problema da terra, não teremos feito nada pelo Brasil.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Agradeço a V. Ex.^a

Concedo aparte ao nobre Senador Pompeu de Sousa.

O Sr. Pompeu de Sousa — Agradeço profundamente a V. Ex.^a, meu caro Líder Fernando Henrique Cardoso, e falo sobre o profundo abalo emocional que a morte do Ministro Marcos Freire me causou. Estava eu em um jantar em homenagem aos nossos colegas da Comissão de Leis do Senado da França, que corresponde à Comissão de Constituição e Justiça do nosso Senado, quando a notícia nos colheu de repente. Justamente duas noites antes jantei com o Ministro Marcos Freire celebrando o seu aniversário. A brutalidade da notícia abalou profundamente o coração do amigo. Mas, ao lado desse abalo, quero testemunhar muito, quero mencionar nesta Casa da Federação brasileira, o Senado da República, o abalo que essa notícia deve causar ao País porque, acima de tudo, Marcos Freire era a vocação do homem público, a vocação da coisa pública, a vocação da causa pública. Em toda a parte onde exerceu essa vocação deixou uma marca inapagável. Neste Senado da República, caro Líder Fernando Henrique Cardoso, escreveu páginas memoráveis que ficarão permanentemente nos Anais. Marcos Freire nunca teve outra preocupação na vida senão a causa que defendeu durante os 56 anos de sua existência. Foi um combatente da liberda-

de, da democracia e da justiça social. Caiu em pleno campo de batalha, na batalha pela reforma agrária, na batalha pelo resgate dos injustiçados do campo, dos lavradores sem terra, dos párias das terras brasileiras entregues, até hoje, através de latifundiários, a um regime de sesmaria. Sr. Presidente, é preciso que este País resgate o homem do campo da injustiça de quase 5 séculos — de 487 anos — com que é explorado e oprimido. Pária do campo e pária da vida, oprimido e sufocado pelos donos do campo e donos da vida. De uma maneira muito dramática, muito simbólica, muito emocionante e muito edificante, Marcos Freire morreu no próprio campo geográfico da campanha no próprio campo geográfico dessa luta, em que os donos da terra e os donos da vida não sacrificam apenas os párias explorados por eles, mas sacrificam aqueles que são solidários com os homens sem terra, com as mulheres sem terra, com as crianças sem terra. Nesse mesmo campo, onde tantos batalhadores foram assassinados, onde o Padre Josino foi assassinado, Sr. Presidente, Srs. Senadores, morre Marcos Freire, na mesma luta, na luta para fazer deste País digno dos brasileiros, um país que precisa reformular as suas estruturas, para que sejamos realmente dignos de nós mesmos, dignos da nossa história, dignos do destino de um povo livre, soberano e fraterno. É com profunda emoção que digo estas palavras porque vejo um combatente, com quem lutei lado a lado contra a ditadura que infelicitou e envergonhou este País durante 20 anos e 11 meses, morrer por outra luta, que é a luta pela restauração da igualdade social, pela redenção do homem do campo, pela redenção do homem brasileiro contra os exploradores deste País e dos oprimidos.

O Sr. Aluízio Bezerra — Permite um aparte, nobre Líder?

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Pois não, nobre Senador Aluízio Bezerra.

O SR. ALUIZIO BEZERRA — Nobre Líder Fernando Henrique Cardoso, apenas cinco dias nos separam de um recepção que dava em sua residência o Ministro Marcos Freire. E mesmo no momento de seu aniversário, transformava sempre num ato cívico, num ato de construção política do momento que hoje estamos vivendo. Acompanhei com muita admiração a trajetória política de Marcos Freire, quando surgia como um dos astros no firmamento político nacional. Naquela época, quando muitos calavam, era a voz que mais se ouvia neste País pregando a liberdade, pregando a democracia. Na luta contra a ditadura, tanto na Câmara como aqui, no Senado, utilizou os seus espaços e se projetou como figura nacional, como um dos maiores quadros do nosso partido, o PMDB, numa luta firme como fiel intérprete do sentimento, da vontade, das aspirações do povo brasileiro na busca de construir uma sociedade justa, com liberdade. Não poderíamos deixar passar este momento sem render uma homenagem a esta figura extraordinária desse Nordeste que em pouco se transformou em um político de projeção nacional. E num dos momentos mais difíceis, que foi o seu gesto ao renunciar ao mandato da Prefeitura para o qual foi eleito logo após a cassação do Vice-Prefeito, bem caracterizou a sua coragem cívica. Com aquele ato

dava uma demonstração das mais pujantes, do seu desinteresse pela causa material, transformando esse gesto político em favor da liberdade e contra a opressão que toda Nação era submetida àquela época. Sr. Presidente, analisamos o problema sob dois aspectos. Marcos Freire hoje é lembrado com orgulho para todos nós do nosso Partido e pelos brasileiros porque nos momentos mais difíceis em que a Nação exigia, homens com determinação, com coragem para defender a democracia diante da opressão e do autoritarismo, esteve presente Marcos Freire na tribuna do plenário desta Casa, como na Câmara dos Deputados, como em todos os lugares deste País onde foi convidado, onde era exigida a sua presença. E hoje é parte desse avanço político que se dá em todo o País, em que a Nação brasileira está envolvida na reconstrução nacional. E o momento que vive hoje a Nação brasileira é parte da luta de Marcos Freire, é parte da luta de todos esses democratas que não se intimidaram em nenhum momento e que procuraram ser fiéis intérpretes dos sentimentos e das aspirações do povo brasileiro. Vivemos um momento em que Marcos Freire sai da vida para a História e deixa para nós um exemplo dos mais brilhantes nessas etapas, nessas três décadas, poderíamos dizer, mas sobretudo nos últimos 20 anos em que mais se exigiu das grandes lideranças do povo brasileiro, um exemplo extraordinário de dignidade, de coragem cívica. E é esse exemplo que nós tomamos para dar continuidade à luta do processo político, Sr. Presidente, no exato momento em que S. Ex.^a assumia, por uma coincidência histórica, a Pasta mais polêmica do Governo José Sarney que é, nesta Assembleia Nacional Constituinte, o Ministério da Reforma Agrária, um dos problemas mais polêmicos que vivemos hoje dedicando-se integralmente a esse problema sério, através da luta pela reforma agrária, que procuramos incorporar no processo produtivo brasileiro, já com mais de quarenta milhões de desempregados, a sua sensibilidade política para construir a democracia com justiça social é o grande exemplo que tomamos do grande líder. E queremos, Sr. Presidente, registrar, na palavra daqueles que sempre disseram que há homens que não morrem nunca; morrem fisicamente mas, por seu exemplo de luta, seu comportamento, estão sempre vivos, que Marcos Freire estará sempre vivo na consciência do povo brasileiro, especialmente na consciência dos quadros do nosso Partido, o PMDB, um instrumento histórico que teve em Marcos Freire um exemplo da maior altivez, da maior coragem cívica, que nunca se intimidou diante de nenhuma das afrontas à democracia e à liberdade praticadas pelo autoritarismo. E esta Tribuna, esta Casa, os Anais estão aí para registrar. Recordamos com orgulho, nesta sessão em que fazemos referência e homenageamos a pessoa extraordinária que é Marcos Freire, que ele continua a ser, para nós, um exemplo de luta, de combatividade, para construirmos o que resta a construir, que é muita coisa no momento que vivemos atualmente. Que o nosso Partido siga o exemplo de Marcos Freire, esse intrépido combatente, que nos momentos mais difíceis deu exemplo de grande coragem. Este momento que vivemos na Assembleia Nacional Constituinte exige de nós ainda mais redobrado entusiasmo e redobrada firmeza para vencermos o reacionarismo da refor-

ma agrária existente em maioria neste plenário, para podermos realizar o que o povo brasileiro espera; para que esse problema da reforma agrária seja resolvido ao nível das aspirações do povo brasileiro, ao nível daqueles que querem realmente enfrentar o problema. E o seu exemplo, a sua vida, há de ser em cada um de nós, do nosso Partido, em cada um daqueles que estão conscientemente preparados para dar continuidade a essa luta, o exemplo do homem firme e dedicado que em nenhum momento se dobrou diante das questões que confrontavam a luta pela justiça e pela liberdade, diante do autoritarismo, diante dos privilégios. Aqui concluo o meu aparte ao nobre Líder, nesta modesta homenagem, mas que é a expressão sincera da consciência de um companheiro de Partido, de um compatriota deste grande Líder, que sai da vida para a História.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Agradeço a V. Ex^a

O Sr. Raimundo Lira — V. Ex^a me concede um aparte?

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Ouço V. Ex^a

O Sr. Raimundo Lira — Meu caro Líder Fernando Henrique Cardoso, a Paraíba também está de luto, porque Marcos Freire, desde a sua campanha para Senador, quando lançou o slogan "Sem medo e sem ódio", esse slogan espalhou-se por todo o território paraibano e, como um fato inédito, naquela época, muitos dos paraibanos votaram em Marcos Freire para Senador. A forma como ele se dirigia aos seus conterrâneos pernambucanos e o seu slogan representavam exatamente o tipo de personalidade e o tipo de homem que S. Ex^a era e que o Brasil todo passou a conhecer. Sem medo, era exatamente aquele homem bravo e destemido, que não tinha medo de nada para defender os seus princípios e as suas convicções. Sem ódio, era aquele homem, apesar de forte, afável, generoso, que sempre se dirigia aos seus amigos e aos seus desafetos de uma forma até carinhosa, que denotava exatamente um homem extremamente educado e fino no trato, o que fazia com que todas as pessoas o respeitassem, porque Marcos Freire não levava e não carregava ódio de ninguém. Estivemos, no último sábado, em sua residência, confraternizando-nos com Marcos Freire, com Dona Carolina e com seus amigos. E aquela festa, meu caro Líder, ficou nas nossas mentes como uma despedida, uma despedida daquele amigo fraterno, tão afável, mas lutador e trabalhador, aquele homem que honrava todos os cargos públicos por que passou e que, sem dúvida, estava desempenhando um grande papel no Ministério mais difícil desta República, que, a exemplo da sua própria equipe, iria ter um resultado altamente positivo para a sociedade brasileira. Deixo, aqui, a minha solidariedade ao meu Líder, e esta homenagem ao nosso companheiro, ao nosso correligionário, ao grande brasileiro Marcos Freire.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Agradeço a V. Ex^a, nobre Senador Raimundo Lira, e concedo um aparte ao nobre Senador Ronan Tito.

O Sr. Ronan Tito — Nobre Líder, Sr. Presidente, muitas pessoas estranharam, no sepulta-

mento de Tancredo Neves, a atitude do Presidente do PMDB, Ulysses Guimarães. Naquele momento quando todos esperavam que Ulysses Guimarães iria falar das virtudes excelsas de Tancredo Neves, S. Ex^a fez um apelo à população e também ao Vice-Presidente sobre o que significava a vida de Tancredo Neves e a sua morte naquele momento. E o Presidente do meu Partido falou principalmente dos problemas que devíamos enfrentar. Agora, com a morte de Marcos Freire, começo a pensar nos problemas políticos que estamos vivendo. Plantão, num dos episódios extraordinários, o episódio das cavernas, em que analisa a projeção da sombra e as pessoas enxergando e, ao mesmo tempo, interpretando a sua sombra como que fala da análise que fazemos de nossa vida e da vida dos outros. Mais tarde, vem Marcos Freire e fala da projeção da sombra que fazemos com nossa imagem, com nossa cominhada durante a vida e que tipo de sombra projetamos. Gostaria de dar um testemunho, Sr. Presidente e caro Líder, dessa sombra, dessa projeção que a figura de Marcos Freire teve na minha vida. Era o ano de 1968 e, confesso, que em 64 eu estava do lado dos militares e achava que o Brasil precisava afastar João Goulart, precisava implantar um regime de moralidade. Comecei a me assustar com a prorrogação do mandato de Castello Branco, com o AI-1, com o AI-2. Mas o AI-5 foi como um tiro num quarto escuro e que fez acordar a todos. Aqueles que acompanhavam, com certo interesse, o movimento militar de 64, Marcos Freire não teve dúvida. Eleito Prefeito da Cidade de Olinda, aquele jovem, naquele momento, deveria ter sonhos para concretizar à frente da Prefeitura. E quando viu cassado e seu Vice-Prefeito, com o seu coração generoso e a sua mente aberta para a História, sem dúvida nenhuma optou por um gesto de grande generosidade. Abriu mão daquele mandato que pleiteava com tanto esforço, com tanta luta para, naquele momento, registrar um protesto diante daquele fato. Repercutiu na minha cidade, lá no interior. Interessante que eu era paraninfo de uma turma de comércio e vínhamos discutindo os descaminhos que estava tomando o movimento. Quando eu estava na mesa, com o discurso preparado no bolso, veio, então, um recado de um amigo da platéia dizendo: — Você tinha razão. Soubi o golpe dentro do golpe, saiu o AI-5. É proibido isso e isso. Então, naquele momento, foi como se eu houvesse acordado, como Marcos Freire. Ele, talvez, com um pouco mais de lucidez política, já havia acordado antes. Mas, poucos dias depois, tive a reafirmação de que meu ato de protesto tinha sido correto, porque Marcos Freire, naquele mesmo dia, lá do Nordeste, gritava para todo o Brasil: "Não podemos pactuar com isso." A sua luta não parou aí. Muitos pensavam que aquilo fosse o fim de uma carreira promissora. Ele se elegeu Deputado com a maior votação de Pernambuco àquele tempo. Depois veio 74. Quando todos pensavam que ele iria repetir o mandato principalmente o Grupo dos Autênticos, ele saiu para uma nova "aventura", e se candidata ao Senado Federal, com um slogan, já mencionado pelo Senador Raimundo Lira: "Sem medo e sem ódio." Aquilo nós acompanhávamos no Brasil inteiro. Lá no interior de Minas Gerais, acompanhávamos e torcíamos pela eleição. Confesso que torcia pela eleição do meu Senador em Minas Gerais, mas também, no rádio,

eu ficava ouvindo e torcendo pela eleição de Marcos Freire. Marcos Freire deixou uma sombra, um exemplo. Ele projetou essa sombra de coerência, de luta, de não-esmorecimento, de nos momentos em que é muito mais fácil e mais cômodo ficar ao lado dos poderosos e tentar tampar o que existe atrás do Poder, com algumas frases já muitas conhecidas, como aqui posso fazer uma luta melhor e mais eficiente, Marcos Freire nunca se permitiu esse tipo de posição. Não teve posição dúbia. Sofreu, sofreu infâmias, calúnias, como todos os homens públicos, de resto, coerentes, sofredores. E agora, nesse último desafio, que era assumir o Ministério da Reforma Agrária, como ele ia bem no seu Ministério. Posso dar diversos casos, como testemunha, de disputas de terra lá em Minas Gerais e ele com serenidade, sem se promover pessoalmente, mas com atitude firme, determinando. Ontem, caro Líder, recebi um telefonema do advogado do Incra dizendo: "Senador, o Ministro não está, mas tenho certeza de que a primeira pessoa que ele iria comunicar seria V. Ex^a sobre o mandado de segurança que foi julgado. Ganhamos". E quando ele disse ganharmos, ele estava dizendo que os trabalhadores rurais lá de Iturama, no interior do meu Estado, haviam ganhado o direito, já anteriormente líquido e certo de entrar na terra que já era de propriedade do Incra, irrigar a terra com o suor do seu rosto para produzir alimentos para si e para os seus e também para um pouco da coletividade. Tive com Marcos Freire laços de amizade e de confraternização. Visitei-o em Pernambuco, muitas vezes fui beber na sua experiência ainda juvenil, mas confirmada pelos acertos da sua vida pública, os ensinamentos da minha caminhada tão titubeante nessa minha tentativa de me afirmar na vida política. Tenho pesar pela perda do amigo, mas sinto muito mais pela perda do grande homem público. Espero que com ele e com os companheiros da reforma agrária, neste momento de passagem, neste momento que para nós os cristãos, significa a Páscoa, seja também um momento da Páscoa para a Reforma Agrária, de robustecimento da Reforma Agrária. Toda Páscoa, caro Líder, é dolorida, é difícil. Esta, para nós, não é menos. Nós, a partir de agora, somos adeptos dessa reforma, porque achamos que ela vai começar a reorganizar a situação sócio-econômica brasileira. Que nós nos robustecemos da nossa convicção e partamos para a luta, animados pelo exemplo de Marcos Freire, não só no front aqui no Senado, não só com aquele grito de liberdade que ele deu em Olinda, mas, principalmente, na luta pela reforma agrária, do Ministro, do presidente do Incra, de todos eles não seja em vão. Muito obrigado.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Agradeço ao nobre Senador Ronan Tito o aparte.

O Sr. Divaldo Suruagy — V. Ex^a me permite um aparte?

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Com a palavra o Senador Divaldo Suruagy.

O Sr. Divaldo Suruagy — Senador Fernando Henrique, conheci Marcos Freire ainda Prefeito da Cidade de Olinda. O nosso convívio estreitou-se e se transformou em amizade ao longo da nossa vida pública: Deputado Federal, Senador

da República, Presidente da Caixa Econômica Federal e Ministro de Estado. Ao longo de sua carreira ele dignificou todos esses atributos que os diversos oradores, que vêm apartando V. Exª exaltaram com tanta eloquência e com tanta felicidade. Acrescentaria aos argumentos aqui já expostos aquilo que na minha opinião era muito forte na personalidade de Marcos Freire. Era o seu poder de comunicação, era a sua capacidade de diálogo. A capacidade de diálogo de Marcos Freire como que exaltava a atividade maior do homem político, porque política é, acima de tudo, diálogo, e Marcos Freire soube dialogar com os mais diversos segmentos da sociedade brasileira. Diálogo é a grande separação, é a grande diferença entre o homem e o animal irracional, e é de diálogo que este País está a precisar neste momento. É de homens como Marcos Freire, que sempre colocou o diálogo acima das questões partidárias, que sempre teve a preocupação de buscar o melhor caminho para uma sociedade heterogênea e conflitante de um país que luta para transpor a barreira do subdesenvolvimento. É por isto que Marcos Freire foi um político maior, é por isto que todo o Brasil chora a morte de Marcos Freire. Marcos Freire foi um exemplo para todos nós, foi um exemplo para a classe política, foi um exemplo para a sociedade brasileira, que tanto precisa de diálogo e não de conflitos. É neste instante que gostaria de dar o meu depoimento, exaltando a figura de Marcos Freire, exaltando as virtudes que V. Exª traça, V. Exª que também é um modelo para todos nós. Marcos Freire foi um político maior.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Muito Obrigado, Senador Divaldo Suruagy.

O Sr. Antonio Farias — Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Concedo o aparte a V. Exª.

O Sr. Antonio Farias — Prezado Líder Fernando Henrique Cardoso, chegando agora de Pernambuco, devo dizer a este Plenário que o nosso Estado, o de Marcos Freire e o meu, está de luto por esse trágico acontecimento. Marcos Freire, que dedicou a maior parte de sua vida à cátedra universitária e à atividade pública e política. Prefeito de Olinda, em 1968, renunciou ao seu mandato para não se submeter ao arbítrio existente naquela época. Elegeram-se Deputado Federal, em 1970, com a maior votação que o Estado já viu, naquela oportunidade. Depois de uma eleição memorável, em 1974, quando todos os prognósticos contrariavam a sua vitória, elegeram-se Senador da República e esteve nesta Casa durante oito anos representando Pernambuco, e a sua atividade pública continuou. Foi Presidente da Caixa Econômica Federal e, agora, como Ministro do polêmico Ministério da Reforma Agrária, estava procurando desenvolver um programa de governo, naquela Pasta, que pudesse, realmente, atender às aspirações da classe trabalhadora rural e do povo brasileiro. Fui, em determinada época, adversário político do Senador, do Ministro Marcos Freire, mas todos nós reconhecemos, todos nós pernambucanos, o grande homem que foi Marcos Freire, a sua fidelidade, o seu caráter, mas, sobretudo, a sua altivez. Nunca se curvou e a sua carreira pública e política foi um exemplo

para Pernambuco. Quero também, em nome do Partido Municipalista Brasileiro, que represento nesta Casa, me associar ao pesar da sua família, do Estado de Pernambuco, e do povo brasileiro. Muito obrigado.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Sr. Presidente, Srs. Senadores, eu já estava encerrando a minha manifestação de pesar, quando a demonstração que aqui acabamos de ter, aumenta o meu sentimento e a minha emoção. Demonstração de quase todos os Senadores, e sei que, se todos pudessem, teriam manifestado o mesmo sentimento, porque Marcos Freire é desses políticos que ultrapassam a fronteira do Partido, e que, quando dele se fala, a bravura que lhe foi própria, a frase famosa aqui repetida "sem ódio e sem medo", não impede que, ao mesmo tempo, se veja no político o homem, o homem que foi do diálogo, o homem que foi da consideração devida, o homem que, mesmo na perseguição, soube distinguir o joio do trigo, e que nunca guardou ressentimentos, porque sabia que com ressentimento não se faz nem a política, nem o bem do povo.

O Sr. Lourival Baptista — Permite V. Exª um aparte?

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Pois não.

O Sr. Lourival Baptista — Bem disse V. Exª que o pesar e o sentimento de tristeza se apoderaram de todos nesta Casa. É uma verdade. O trágico desaparecimento de Marcos Freire enche nossos corações de tristeza. Embora pertencêssemos a Partidos diferentes, em Marcos Freire fiz um amigo durante os oito anos que convivemos nesta Casa, alicerçada à época em que participávamos da Mesa do Senado. Depois, esta amizade aumentou, quando Marcos Freire, sendo Presidente da Caixa Econômica, um filho meu foi diretor, dele recebendo todo o apoio. A trágica notícia do desastre que o vitimou nos comoveu profundamente. Pernambuco, Sergipe, o Nordeste e todo o Brasil lamentam o desaparecimento desse grande brasileiro que foi o Ministro Marcos Freire.

Associo-me, destarte, às manifestações de pesar de V. Exª através do seu pronunciamento.

O Sr. Carlos Chiarelli — Permite V. Exª um aparte?

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Agradeço ao nobre Senador Lourival Baptista o aparte.

Concedo o aparte ao nobre Líder do PFL, Senador Carlos Chiarelli.

O Sr. Carlos Chiarelli — Sr. Presidente, ilustre Senador Fernando Henrique Cardoso, sem discurso paralelo, porque o discurso é de V. Exª, e o é de forma tão pertinente, tão emocionada e, ao mesmo tempo, tão equilibrada, que apenas gostaria de me associar a esse gesto coletivo de respeito e homenagem à figura do homem público e do cidadão Marcos Freire. Ele, que sempre foi professor e parlamentar, ainda que não estivesse com mandato em vigência, ele que sempre foi político e morreu como tal. Ele que teve uma trajetória firme e obstinada, mas, acima de tudo, pelo que posso depreender do acompanhamento de sua vida, foi um exemplo de firmeza mas, ao mesmo tempo, de moderação, de transigência

de diálogo, de determinação. Foi, acima de tudo, um homem que conheceu, como todo político, vitórias e derrotas, que teve horas de afirmações e renúncias, que teve exaltações e foi caluniado, enfim, a biografia rica e fecunda do político atuante. E acima de tudo este homem que foi digno, correto e que morreu na exata dimensão do cumprimento do dever. Deus queira que tudo tenha sido um fato natural, circunstância absolutamente independente de vontades estranhas. E que possamos reverenciar a sua vida, tê-la como exemplo de probidade, dignidade e exaltar na sua figura a do político digno, do administrador correto e do homem de caráter e de diálogo.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Muito obrigado a V. Exª

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

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Nobre Senador Chagas Rodrigues escuto com prazer.

O Sr. Chagas Rodrigues — Nobre Líder Fernando Henrique Cardoso, V. Exª falando traduz, estou certo, não apenas o sentimento de todos nós, da Bancada do PMDB, mas o sentimento do Senado e da Nação inteira. Não tive a honra de ser colega do nosso Ministro falecido, nem na Câmara dos Deputados, onde estive de 1951 até 1969, nem aqui no Senado. Entretanto, acompanhei a atividade de Marcos Freire como todos os brasileiros. E nesta hora quero dizer, que todo o povo do Piauí comunga do sentimento de tristeza e de pesar, sentimento que invade toda a alma nacional. E aqui rendo, também as minhas homenagens a um homem que foi idealista, que foi patriota, que foi democrata, que foi honrado e que tudo fez pela restauração da democracia e pelo aprimoramento das instituições públicas em nosso País.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Agradeço a V. Exª

O Sr. Nabor Júnior — Permite V. Exª um aparte?

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Concedo o aparte ao nobre Senador Nabor Júnior.

O Sr. Nabor Júnior — Senador Fernando Henrique Cardoso, em meu nome pessoal, em nome do povo do Acre que aqui represento, quero associar-me a estas justas homenagens que estão sendo tributadas à memória do grande homem público que foi o Senador e Ministro Marcos Freire. Convivi no Congresso Nacional com Marcos Freire, quando S. Exª exercia o seu mandato de Senador pelo Estado de Pernambuco e pude acompanhar sua trajetória de homem voltado para os relevantes interesses de nosso País e, principalmente, do seu querido Estado de Pernambuco, que representou na Câmara dos Deputados e nesta Casa com tanta altivez e independência. Portanto, quero deixar registrado — neste brilhante discurso que V. Exª está proferindo —, em nome de nossa Bancada, a nossa homenagem, a nossa saudade do grande homem público que foi Marcos Freire.

O Sr. Afonso Arinos — Permite V. Exª um aparte?

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Agradeço ao ilustre Senador Nabor Júnior e concedo o aparte ao nobre Senador Afonso Arinos.

O Sr. Afonso Arinos — Senador, quero, em primeiro lugar, acentuar que o Líder Carlos Chierelli falou em nome do nosso Partido, o PFL. Como sempre, S. Ex.^a se exprimiu representando a totalidade do Partido. Gostaria apenas de juntar algumas reflexões de ordem pessoal no que tange à impressão que me causou a morte de Marcos Freire. Estava eu, ontem, em companhia de minha esposa, assistindo a um programa de TV, quando nos assaltou aquela notícia brutal e ainda não confirmada. Desde então, venho pensando neste mistério que é a vida incompleta de um grande homem. Estive me lembrando, Sr. Presidente e Srs. Senadores, que, talvez, a figura mais simbólica deste drama de uma vida não completada seja uma das reminiscências mais conhecidas e mais extraordinárias da arte plástica clássica da estatutária grega que se vê no Museu do Louvre, em Paris, na estátua extraordinária da Vitória de **Samothrace**. Esta vitória representa, não por intenção do seu escultor, mas pelos azares da História, uma estátua decapada, que conserva aquele frêmito das asas que se levantam e decapitada do seu corpo. Esse contraste entre o poder da vitória na vida e o imprevisto da supressão ou do brutal interrompimento desta vitória pela morte dá a essa estátua da Vitória de **Samothrace** o simbolismo que tem acompanhado séculos na sua admiração: é o alceamento, o levantamento, o desprendimento da terra daquela figura que ao mesmo tempo não pode prosseguir na sua ascensão. Esta foi a idéia que me ocorreu desde muito menino. Aqui ocorre-me comunicar o que breve será informado oficialmente: a presença de alguns senadores franceses neste recinto. Creio que S. Ex.^a devem ser contempladores quase que diários ou semanais, no Museu do Louvre, daquela figura que aqui estava querendo relembrar. A vida de Marcos Freire foi uma vitória interrompida, mas isso se diminui a sua biografia, exalta e aumenta a sua passagem pela nossa geração. Estou convencido de que esse símbolo daquele membro da jovem geração política do Brasil — jovem a meu juízo, jovem pela minha experiência, porque ele tinha idade dos meus filhos — veio de repente suprimido pelo golpe do destino. Quero lembrar que a sua biografia vai ficar sempre com esta marca indelével: a suspensão de um voo de uma grande vida em função da intervenção de um fato incompreensível. Oxalá, seja incompreensível! Muito obrigado a V. Ex.^a.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Sou eu quem agradece a V. Ex.^a, Senador Afonso Arinos, o seu aparte.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, teria muito pouco a acrescentar, especialmente agora quando havia começado dizendo que a palavra que poderia caracterizar o que sucedeu era a tragédia. V. Ex.^a, nobre Senador Afonso Arinos, complementa a mesma idéia de uma maneira mais expressiva ao lembrar a Vitória de **Samothrace** e, efetivamente, assim o foi: no exato momento em que Marcos Freire alçava voo na reforma agrária, a fatalidade, repito, destrói essa esperança para todos nós.

Disse aqui o nobre Senador Ronan Tito que — quero aqui reafirmar, assim como estamos todos enfatizando o que foi Marcos Freire como pessoa — é nosso dever agora a fidelidade às idéias políticas que Marcos Freire sempre defendeu. É nosso dever agora, especialmente como Constituintes, tomar letra da Constituição aquilo que S. Ex.^a pregou na fase final de sua vida. Pude com S. Ex.^a conversar sobre o modo pelo qual poderíamos prosseguir com a reforma agrária e mais ainda, Marcos Freire deixou um testemunho, porque escreveu o que pensava sobre essa matéria.

Ao encerrar minhas palavras, reafirmo, portanto, não apenas o nosso sentimento, que foi coletivo, foi de todos, é de todos, nesta manhã de pesar e profundo pesar, ao abraçar com ternura Carolina, sua esposa; quero dizer que presto a minha homenagem ao amigo Marcos Freire, mas não posso esquecer todos que ali morreram, desde o sargento, que ajudava no comando da aeronave, que era parte dessa figura agora trazida a nós pelo Senador Afonso Arinos. S. Ex.^a era um pedaço dessa Vitória de **Samothrace**. Não só foi Marcos Freire que não alçou voo, expressivamente sua aeronave não conseguiu alçar voo. Quero deixar aqui o meu sentimento de pesar a todos os que faleceram, e não poderia deixar de, ao terminar, mais uma vez dizer que, com a morte do Eng.^o Eduardo Vieira Raduan, o Brasil também perdeu um grande servidor público e eu perdi um amigo.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

Durante o discurso do Sr. Fernando Henrique Cardoso, o Sr. Lourival Baptista, Segundo-Vice-Presidente, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Francisco Rollemberg, Suplente de Secretário.

Durante o discurso do Sr. Fernando Henrique Cardoso, o Sr. Francisco Rollemberg, Suplente de Secretário, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Humberto Lucena, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Jarbas Passarinho, Líder do PDS.

O SR. JARBAS PASSARINHO (PDS — PA. Como Líder, para encaminhar a votação. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Em nome da Bancada do Partido Democrático Social desejo associar-me às manifestações de pesar que acabamos de ouvir, aqui, praticamente, por todo o Plenário do Senado da República, apartando o nobre Líder Fernando Henrique Cardoso.

Quero, na figura de V. Ex.^a, Sr. Presidente, na figura do Líder do PMDB, nesta Casa, testemunhar a imensa consternação de que somos possuídos no momento em que todos choramos a morte prematura de um combatente que, como disse o Sr. Senador Luiz Viana, ainda há pouco, chegou a esta Casa, vindo da Câmara dos Deputados, precedido de uma fama de orador ardoroso, intransigente nos seus julgamentos e nos seus conceitos, e com S. Ex.^a recomecei a minha vida no Senado de onde me tinha afastado por 7 anos em missões do Executivo. Chegava — aquela época — o grupo de parlamentares que se cha-

mou "a safra de 1974", com Paulo Brossard, Marcos Freire, Roberto Saturnino, Leite Chaves, Franco Montoro, Teotônio Vilela, ainda no meu Partido. Éramos apenas seis da Aliança Renovadora Nacional dos 22 Estados que elegeram Senadores; os outros 16 eram do MDB.

Sentimos aqui, no começo daquela legislatura, Sr. Presidente, este plenário balançar. Sabem os que foram testemunhas daquela época que neste plenário, neste recinto, a caixa de ressonância maior de todas as questões institucionais se deu aqui. Para aqui muitas vezes os deputados se transferiam, da Câmara dos Deputados, para assistir aos debates do Senado da República e a palavra ditadura era permanentemente falada, como ainda há pouco foi reproduzida.

E num dos primeiros apartes que tive oportunidade de dar a Marcos Freire discutimos sobre a ditadura. Eu mostrava que Maurício Dourverger dizia que democracia existia, onde os governados elegiam livremente os governantes e os partidos de Oposição podiam chegar ao poder. Dentro deste conceito havia certa democracia dentro do Brasil, que se exauria nos limites das prefeituras municipais, onde os governantes eram eleitos livremente pelos seus governados e ainda não tínhamos alcançado o estágio superior, que era da votação direta para Governador e para a Presidência da República.

Mas as figuras de Marcos Freire, de Roberto Saturnino de Leite Chaves, de Franco Montoro, de Paulo Brossard, e de tantos outros aqui, mostravam claramente que esta ditadura era **sui generis**, porque ao invés de ser uma ditadura totalitária, era um regime autoritário, indiscutivelmente, mas que permitia às Oposições um campo, uma margem de atuação, e essa margem de atuação se reproduzia na palavra candente dos seus representantes da tribuna do Senado da República.

Concordou ele comigo que não éramos um regime totalitário. Para sermos, era necessário que tivéssemos um partido único e uma adesão obrigatória por todos os membros da população do conceito doutrinário de governo, e isso não existia no Brasil. Mas existiam as limitações que faziam com que homens da estirpe de Marcos Freire corresse riscos, os riscos que nós qui percebemos existir e nunca negamos e, por isso, tanto apreço devotamos àqueles companheiros que, pela Oposição, assomavam à tribuna para fazerem as mais duras críticas ao Governo, correndo o risco da sua própria representação.

Há Senadores franceses hoje sentados aqui, dando-nos a honra, Sr. Presidente, de conviver conosco esta manhã. E, por algumas vezes, eu me lembrei da Constituição Gaullista de 1958. Diz o famoso art. 16 da Constituição francesa, que, segundo um grande jurista brasileiro, que foi também membro e Presidente do Supremo Tribunal Federal, dava ao Presidente da França o poder de um ditador romano. Mostrava as vicissitudes que a França do **Liberté, Egalité, Fraternité**, do século XVIII, ainda vivia, para poder caracterizar as dificuldades que nós também vivíamos, um país de muito menor tradição democrática, de muito menor vivência política.

Certa feita, ela falou sobre anistia. Eu, indo à tribuna, dei-lhe a minha resposta e fiz um apelo, que, infelizmente, caiu no vazio. Disse-lhe eu, naquela altura: "Senador Marcos Freire, enterremos

os nossos mortos e reconstruamos o Brasil". Mas ainda haveríamos de passar vários anos na rememoração desses fatos e na exacerbação deles, levando-nos quase praticamente a novos confrontos. Mas é curioso, Sr. Presidente, e meu caro Líder Fernando Henrique Cardoso, é curioso que me lembre das palavras de Marcos Freire correndo o risco das cassações políticas da época. Falando aqui, por exemplo, no dia 27 de novembro do ano de 1979, e trazendo a sua palavra de apoio à luta brasileira, naquela altura, contra a chamada Intentiona Comunista, pouco depois, ele me confidenciava que o seu discurso tinha sido muito mal recebido em Pernambuco, porque tinha tido ele a coragem de condenar o Movimento de 35. Foi a primeira surpresa que tive com o procedimento dos seus companheiros de Partido. A segunda veio depois. Aqui neste plenário, quando a pronúncia do nome do Sr. Miguel Arraes era praticamente objeto de uma negativa quase global e de uma proibição tácita, ele, várias vezes, se bateu por esse nome. Várias vezes, aqui, presenciei, e temos companheiros daquela ocasião, como Leite Chaves e outros Companheiros de Partido, como Luiz Viana, e outros da mesma época, aqui presentes, que também presenciavam Marcos Freire bater-se por um homem que estava no exílio e que não havia sido ainda anistiado. Tempos depois, eu verificava que Marcos Freire era vetado, por iniciativa do Sr. Miguel Arraes, para determinadas posições políticas no seu Estado. E essa luta se transferiu para a briga, e não mereceu outro nome, pela briga, pela indicação para Prefeito da cidade do Recife. Eu não pude me conter, e um dia dei uma declaração pública: que lastimava muito ver um homem que se tinha batido com tanta coragem, com tanto desassombro por outro que se encontrava, naquela altura, na face oculta da Lua, tivesse agora de receber, em vez de gratidão, uma espécie de ingratidão, que é a matéria e a moeda mais corrente na vida política brasileira.

Ele sucedeu a Paulo Brossard na Liderança do MDB, já PMDB. Eu eu continuava Líder, já agora o Primeiro Líder do PDS nesta Casa. Trabalhemos nossos embates, usando a arma que no Parlamento se usa, que é a voz, que é o argumento, que é o raciocínio. Jamais concedemos um ao outro qualquer coisa que nos desfigurasse, jamais, entretanto, nos batemos como inimigos. E nestas condições vim, depois, já quando Marcos Freire era poder, a vê-lo procurar-me em hora difícil, amarga, duríssima, amarríssima da minha vida, para trazer o seu testemunho de solidariedade e de sua esposa, a quem reverencio neste momento e a quem me custa denominar de viúva.

O Sr. Virgílio Távora — V. Ex.^a dá licença para um aparte, eminente Senador Jarbas Passarinho?

O SR. JARBAS PASSARINHO — Concedo o aparte ao Senador Virgílio Távora.

O Sr. Virgílio Távora — Longos anos perambulamos Câmara, Senado, Marcos e eu juntos. Filho de um Estado justamente cognominado "Leão do Norte", Marcos realmente bem representava todas aquelas qualidades que exomam os habitantes daquela Região. Gostaríamos de relembrar, principalmente, mais do que o político, o homem. O homem que era grande, muito maior nos momentos do nadir do que aqueles em que ele atin-

gia o zênite; o homem que discursava, se agitava naquele Plenário defendendo idéias que julgava justas e certas ao extremo de suas forças mas não se pejava, em descendo daquela tribuna, de abraçar a mão do adversário que com ele debatia; o homem que nunca abandonou o amigo na hora do infortúnio. E disto damos testemunho por seu amigo pessoal de muito tempo. Um homem que não se curvava às necessidades, hoje tão correntes dessa política mesquinha do conchavo, da acomodação; um homem que sempre podia olhar, fitar os olhos dos seus filhos, porque ele justamente representava aquilo que nós, antigamente, quando garotos, aprendíamos na lição: era um varão romano.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Agradeço a V. Ex.^a o aparte.

O Sr. Leite Chaves — V. Ex.^a me permite um aparte?

O SR. JARBAS PASSARINHO — Ouço V. Ex.^a, nobre Senador Leite Chaves.

O Sr. Leite Chaves — Nobre Senador Jarbas Passarinho, V. Ex.^a assistiu ao meu aparte ao discurso do meu Líder, Senador Fernando Henrique Cardoso. E eu não voltaria a me pronunciar não fosse por uma razão. Nós estamos aqui dando testemunhos para que esse quadro da vida de Marcos Freire possa ser conhecido melhor pela Nação brasileira e pela posteridade. V. Ex.^a era Líder nesta Casa e ele era o nosso Líder. Aquela Liderança ele obtivera com muito esforço, ele fora a cada gabinete obter o voto de cada uma de nossas mãos. Entretanto, quando ele foi candidato ao Governo de Pernambuco, ele renunciou ao cargo de Líder. Nós lhe mostrávamos que não havia incompatibilidade entre o exercício da Liderança e a disputa para ser governador, e ele mesmo assim renunciou à Liderança. Quando muitos poderiam até avalar-se da Liderança para fortalecer a sua campanha, ele renunciou a ela. Porque Marcos Freire tinha uma personalidade singular: entregava-se de corpo inteiro a uma determinada luta. Esta luta da reforma agrária, no ministério, haveria de ser uma das mais sérias da sua vida. Enquanto que, na Caixa Econômica, onde era requestado, ele não estava se sentindo bem e, por isso, também renunciou. Eu queria fazer esse depoimento sem maior importância, apenas para confirmar que, realmente entre V. Ex.^a, que foi Líder, e ele, houve grandes debates nesta Casa, debates acirrados e violentos, sem, contudo, existirem choques entre as pessoas, e dar este depoimento da sua capacidade de renúncia, aquela mesma tendência mostrada na renúncia à Prefeitura de Olinda que S. Ex.^a manifestara quando renunciou ao mandato de prefeito de Olinda, na demonstração de que o mandato popular é coisa extremamente horrada e que não pode sofrer pressão ou mácula de qualquer natureza. Muito obrigado a V. Ex.^a

O SR. JARBAS PASSARINHO — O aparte de V. Ex.^a, longe de ser secundário, é principal, porque salienta uma das qualidades fundamentais do ilustre morto.

Diz muito bem V. Ex.^a que, no momento em que a Liderança, na verdade, é muitas vezes disputada, no Senado e na Câmara dos Deputados, como uma forma de promoção pessoal — porque

a Liderança sempre provoca essa promoção, a despeito até, dos próprios Líderes, uma vez que são obrigados a falar continuamente a respeito ou do Governo ou da Oposição — Marcos Freire renunciou a essa condição para poder se dedicar completamente à sua campanha em Pernambuco.

Agora, quando o vimos sair da Caixa Econômica — como diz V. Ex.^a, de um lugar privilegiado — para um dos desafios, talvez, dos mais terríveis que há, hoje, no plano do Executivo brasileiro, noto — permitam-me, sobretudo os integrantes do PMDB, que eu o diga sem ser uma deslealdade — que a indicação de Marcos Freire para o ministério não recebeu o apoio unânime dos seus companheiros, inclusive de alguns ou daqueles a quem S. Ex.^a defendeu nesta Casa.

Saíu S. Ex.^a para o que creio que tenha sido, para si próprio, o maior desafio. Acredito que S. Ex.^a realmente assumiu esse ministério como sendo o maior desafio de toda a sua vida pública, porque sabia que a concentração de terras no País é um testemunho evidente da maior injustiça social que vivemos e S. Ex.^a tinha o interesse fundamental de modificar esse quadro.

Por isso, peço ao nobre Líder Fernando Henrique Cardoso que receba, em nome do PMDB, na figura de V. Ex.^a, que é um dos mais brilhantes parlamentares desta República, a expressão da solidariedade do Partido Democrático Social.

Somos solidários no sofrimento e pedimos ao Presidente do Senado da República que receba, nessa qualidade também, o nosso testemunho de pesar do ex-companheiro que aqui tivemos e que, na qualidade de Presidente de um poder, como V. Ex.^a, o Congresso Nacional, possa expressar ao Senhor Presidente da República os sinceros testemunhos de dor de que é tomada a Bancada do Partido Democrático Social nesta Casa.

O Sr. Mário Maia — Sr. Presidente, peço a palavra para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Tem a palavra o nobre Senador Mário Maia, Líder do PDT.

O SR. MÁRIO MAIA (PDT — AC. Para encaminhar a votação. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, meus nobres Pares, Senadores:

Trazemos, nesta oportunidade, a palavra oficial do Partido Democrático Trabalhista neste momento em que o Senado reunido manifesta-se em homenagem póstuma pela morte — ou melhor, suposta morte, uma vez que não temos ainda confirmação dos resultados finais da tragédia — desse ilustre brasileiro que é, ou foi, Marcos Freire. Digo é porque, enquanto não se confirmarem os resultados oficiais da tragédia, com registro da morte de cada vítima, ficamos na dúvida e na esperança de que a vida possa continuar, porque isto faz parte, Sr. Presidente, da natureza humana.

A idéia da morte não se conciliou, até hoje, com a inteligência humana, por mais profunda, por mais sábia que seja a inteligência. Ela fica sempre perplexa diante da interrupção da vida.

Sempre nos causa uma tristeza profunda, um incômodo singular, quando sabemos que alguém teve a vida interrompida, mas esse sentimento se torna, naturalmente, muito mais profundo

quando esse desaparecimento registra pessoas da nossa intimidade, das nossas relações de amizade. E é mais cruel e sentida quando arrebatada do nosso convívio, da nossa intimidade, os seres queridos que são pedaços da nossa vida: os filhos, os irmãos, os pais. Nessa hierarquia de sentimentos, o homem vive e se submete à crueza do destino, mas não se conforma jamais com a idéia da morte. É portanto assim, com um sentimento profundo de haver perdido uma pessoa querida, que nós aqui, falando, não apenas pela Liderança do PDT, mas também como Parlamentar, como ex-Deputado Federal, como Senador da República e representante do Estado do Acre, que trazemos a nossa palavra de dor, de pesar, de constrangimento, de sentimento, partilhando-o com a família, os amigos e a Nação enlutada, se assim for.

Sr. Presidente, nobres Srs. Senadores, aqui foi falado pelo ilustre Senador Afonso Arinos, comparando a vida de Marcos Freire, que a sua interrupção brusca foi uma secção, uma interrupção da vitória. Realmente, é esse sentimento que nos causa a tragédia que está a ser confirmada, arrebatando não apenas esse brasileiro, companheiro, porque conhecido de quase todos os brasileiros, e companheiro de todos acima das divergências partidárias, juntamente com aqueles outros brasileiros que estavam na intimidade do pássaro metálico que, ao alçar voo, teve as forças das potências injetadas pela inteligência humana de repente interrompidas e sossobrou, arrebatando tantas vidas.

É uma fatalidade que nos entristece, sobretudo, porque interrompeu bruscamente uma vida da qual muito o Brasil ainda esperava. E aqui foi dito, por palavras profundas de sentimento e de saudade, por todos os companheiros, os que falaram em nome de suas agremiações partidárias, os que apartearam em solidariedade a dor sentida por todos nós, a expressão de que perdemos um valor inestimável, que além do seu trabalho, do seu serviço, da dedicação cívica que prestou à Nação, ou que estava prestando à Nação, ou que ainda está prestando à Nação, com seu exemplo, a todos nós tocaram. Acompanhamos um pouco, buscamos nos alinhavos das lembranças do passado a vida desse jovem político, porque Marcos Freire, ao passar pelo Congresso Nacional, não teve a felicidade de ser seu companheiro nas lutas pela redemocratização do País aqui, dentro do recinto do Congresso Nacional, à época, estávamos militando na fronteira, lá distante, no silêncio do nosso trabalho, no exercício de nossas atividades profissionais, após termos subtraído nossos direitos políticos e a cassação de nosso mandato parlamentar. Mas aqueles que continuavam aqui, no Congresso Nacional, ou entre aqueles que continuavam a busca da redemocratização, a que ainda hoje estamos procurando penosamente chegar, entre eles estava aquela figura ainda jovem, esbelta, inteligente de Marcos Freire, que ocupava as tribunas, quer da Câmara Senado, empolgando com a sua eloquência não apenas aqueles que por perto ouviam, mas, por certo, toda a Nação brasileira, num palavreado claro, dinâmico e incisivo, mas sobretudo respeitoso, solidário e fraterno. Como foi dito aqui, Marcos Freire cultivava, no seu comportamento humano de homem público, aquilo que ele sintetizou no seu **slogan** político: sem ódio, sem medo.

Realmente, quem convivia com Marcos Freire — e eu não tive a felicidade de conviver com ele mais intimamente — mas nos momentos em que a formalidade me permitiu privar da sua companhia pude verificar que se tratava de um cidadão altamente preparado, moral e psicologicamente, para a função pública.

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

O SR. MÁRIO MAIA — Concedo o aparte a V. Ex^a

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Estou ouvindo as palavras de V. Ex^a e gostaria de acrescentar ao seu discurso algumas considerações que julgo necessárias sobre Marcos Freire, que acaba de falecer neste acidente tão lamentável. Gostaria de ressaltar o espírito de luta de Marcos Freire, inclusive, na recente campanha eleitoral: esteve no Ceará e nos palanques do PMDB; foi acrescentar a sua força pessoal, a força de sua mensagem, as convicções de seu compromisso para que, realmente, fosse possível a vitória que terminou por acontecer, premiando o nosso partido, que é o partido de Marcos Freire. A sua morte traz assim uma grande lacuna para o País, um grande vazio, principalmente, neste momento em que o Ministério que ocupava começava a alcançar as expressões sempre desejadas desse tema tão difícil que é a reforma agrária. Detentor de um grande entusiasmo, não foi tão difícil a Marcos Freire dar ao Ministério, que há tão pouco tempo estava ocupando, aquela força ímpar, aquela força necessária, aquela força de dignidade, de determinação, enfim, a marca de sua administração e de sua atuação por onde tem passado, por onde havia passado e agora não passará porque a sua vida foi abruptamente interrompida e de modo tão tristonho para a Nação brasileira. Mas, gostaria de dizer a V. Ex^a que essas mensagens que estão sendo, aqui, trazidas em nome de cada senador, em nome de cada partido e em nome da própria sociedade fazem justiça à personalidade de um homem, e essas palavras que aqui são ditas devem ser reproduzidas com largueza e amplitude, para que o exemplo de Marcos Freire, realmente, fique e para que sua falta não seja sentida, posto que tendo desaparecido, poderá ser substituído por alguém do seu mesmo quilate, do seu mesmo espírito de luta, de sua mesma combatividade, do seu mesmo sistema de administrar e do seu mesmo modo de ser político. O Brasil está precisando muito de pessoas como Marcos Freire, que nos desfalca, na hora em que falamos aqui, mas que deixa exemplos, para que esta lacuna seja preenchida notadamente pela juventude que vem chegando aos partidos políticos, disposta a dar marcas de uma política mais madura, menos ego-cêntrica, em novos moldes, aqueles moldes que Marcos Freire sempre defendeu. Louvo V. Ex^a, pela sua palavra, e até acho interessante, quando V. Ex^a põe ainda em dúvida o falecimento, o que mostra que V. Ex^a é um homem chefo de esperanças; essa esperança que não pode faltar ao brasileiro, mesmo quando estamos diante de uma morte, que parece assim, tão confirmada e a morte que é sempre irreversível. Muito obrigado.

O SR. MÁRIO MAIA — Agradeço a V. Ex^a o aparte, nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho. As palavras de V. Ex^a no seu aparte são exaltação

à figura ímpar de Marcos Freire, que parece ter traçado a sua vida para as grandes realizações e a sabedoria de sempre fazer as coisas com grandeza.

Lembro-me, aqui, da concepção filosófica das coisas que nascem pequenas, através das palavras do poeta da Bahia, o condoreiro Castro Alves, quando afirmava: "As águias nascem pequenas, mas quando crescem-lhe as penas sabem bem alto voar". Marcos Freire foi uma dessas criaturas humanas que, com a pujança das águias, soube bem alto alçar seu voo dentro da história política contemporânea de nossa Pátria. Todas as coisas a que se propôs realizar, dentro das atividades públicas, fez com grandeza, inspirando naqueles que o acompanhavam o sentimento de coragem, o sentimento de grandeza e o sentimento de otimismo. Era o que ele vinha fazendo agora, depois da carreira brilhante, depois de ter sido Prefeito de Olinda e logo renunciando em solidariedade a um ato de arbítrio ao seu companheiro de chapa, o vice-Prefeito. Como Deputado Federal, como Senador da República, como Presidente de uma das entidades financeiras mais tradicionais de nosso País, que é a Caixa Econômica Federal, e agora há pouco mais de aproximadamente três meses à frente do Ministério da Reforma Agrária, por onde passara e deixara um caminho luminoso, foi um exemplo a seguir por esta e pelas gerações vindouras.

Moço ainda, — e coloco no condicional porque a minha esperança ainda permanece — estaria, então, Marcos Freire neste momento deixando na trajetória de sua vida os paradigmas a serem seguidos, embora muita coisa tivesse que nos dar.

Há poucos dias assisti a sua fala na televisão, dando os sinais, as direções que pretendia imprimir à frente do Ministério, já tomando várias providências objetivas e racionais diante do problema profundo e complexo, que é o problema fundiário no Brasil, o problema da redistribuição de terras aqueles que delas precisam para viver.

O Sr. Marcondes Gadelha — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. MÁRIO MAIA — Com prazer, darei o aparte a V. Ex^a, logo em seguida.

Marcos Freire teve a coragem de vir e dizer de público, com muita sinceridade, clareza e despreendimento, com significado profundo que precisa ser analisado por todos os políticos, quer de centro, quer de direita ou de esquerda, colocando o conceito de reforma agrária acima de qualquer divergência ideológica com um profundo conhecimento social e sociológico do tema, teve a coragem de dizer que não era Ministro das invasões, era Ministro da Reforma Agrária. Isto é muito significativo, e dentro das suas diretrizes, como que para tranquilizar o micro, o pequeno e o médio empresário rural, afirmou que não seria objeto de desapropriação, dentro da política da reforma agrária, sobre a sua gestão as propriedades com extensão abaixo de 500 hectares.

Por essas diretrizes elementares, podia se entender, à frente do Ministério da Reforma Agrária, estava um brasileiro convicto e profundamente entendedor do problema.

Lamentável que o destino tenha nos causado a surpresa de ter interrompido tragicamente essa vida tão preciosa para nós.

Nobre Senador Marcondes Gadelha, ouço V. Ex^a

O Sr. Marcondes Gadelha — Nobre Senador Mário Maia, a Nação inteira está traumatizada, pois acordou siderada com este acontecimento brutal que ceifou a vida desse extraordinário homem público, amado do povo brasileiro, que era o ex-Senador e Ministro Marcos de Barros Freire. Estava ontem na Paraíba, em debate na Associação Paraibana de Imprensa, quando recebi a notícia através dos jornalistas presentes. Pude ver estampada na face de todos a dor, a amargura e a perplexidade com o fato. Essa situação perdura ainda hoje. Por todo o País, o que há é o pranto, a surpresa, o sentimento geral de perda que acomete a todos e a cada um. O meu estado de espírito hoje não poderia ser diferente, nobre Senador Mário Maia, porque convivi com Marcos Freire. Durante longos anos tive a honra de privar com Marcos Freire e de aprender com ele rudes e duras lições de civismo, mas também lições de fraternidade e um sentimento de aconchego que nos unia a todos no seio do chamado Grupo Autêntico do antigo MDB. Era a fase mais negra da ditadura, era a fase mais dura, mais difícil e Marcos Freire era, por natural, o mais arrojado, era o que mais se expunha, era o que mais se aplicava com mais extremado ardor à causa da liberalização do regime, da abertura, do estabelecimento do estado de direito, da restauração das franquias democráticas plenas. Durante quase uma década todo o seu trabalho estava ligado à causa dos direitos humanos, à questão da promoção do indivíduo ante a força do Estado. E nós o admirávamos profundamente por causa da sua audácia, por causa da sua atitude intímida. Ele nos servia de exemplo e de estímulo, nos arrastava também para este tema que empolgava a Oposição e que mais do que uma empolgação era também um ofício e um dever para com os que esperavam de nós. Depois eleito Senador da República, tornou-se uma das figuras exemplares desta Casa, onde hoje nos situamos, sustentando os mesmos propósitos e também numa linha de frente em favor de modificações no modelo econômico; já agora o País guilando para uma posição de democracia razoavelmente estável. Hoje a morte o surpreende também no campo de batalha; a morte o surpreende onde estava acostumado a se apresentar junto da fogueira, junto do problema, da dificuldade, da situação mais hostil que se pudesse apresentar. Esse tema candente da reforma agrária arrastou a alma de Marcos Freire e o envolveu em todos os seus refulhos. Marcos se entregou a essa causa com o mesmo ardor com que o vi nos primeiros anos de sua vida pública. Essa fatalidade deixa a causa da reforma agrária numa extrema dificuldade porque Marcos Freire, além do espírito de luta, era também, um homem que sabia ouvir, era um conciliador nato, era um ponto de equilíbrio entre as diversas partes em conflito, era uma figura confiável a todos aqueles que estavam dedicados a encontrar uma solução duradoura para os problemas de terra no Brasil. Meu caro Senador Mário Maia, nós temos que rezar e pedir a Deus que, em lugar de Marcos Freire, surja alguém com as suas qualificações; surja alguém com o

seu espírito público, com o seu talento, com a sua dedicação, com a sua ousadia, para enfrentar com originalidade, problemas que têm desafiado durante séculos este País. Quero transmitir a V. Ex^a o sentimento mais profundo do meu Estado, o Estado da Paraíba, e a minha solidariedade à família de Marcos Freire, aos seus amigos, àqueles que o admiraram em vida e que têm sobradas razões para imitar, mais e mais e seu exemplo daqui por diante.

O SR. MÁRIO MAIA — Agradeço a V. Ex^a a intervenção e incorporo o aparte como uma extensão do nosso sentimento aqui expressado. Sr. Presidente, Srs. Senadores, quero, com estas palavras, em nome pessoal, repito, como Senador da República; em nome do meu Estado, o Estado do Acre, e em nome do meu Partido, o PDT, deixar aqui as homenagens sentidas a Marcos Freire, a todos aqueles funcionários que o acompanhavam, à tripulação da aeronave e a todos os seus familiares, dizendo-lhes que nós, aqui no Senado da República, estamos, como de resto toda a Nação brasileira, partilhando desta grande dor.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

Durante o discurso do Sr. Mário Maia, o Sr. Humberto Lucena, Presidente, deixa a cadeira da presidência que é ocupada pelo Sr. Francisco Rollemberg, Suplente de Secretário.

Durante o discurso do Sr. Mário Maia, o Sr. Francisco Rollemberg, Suplente de Secretário, deixa a cadeira da Presidência, que é ocupada pelo Sr. Humberto Lucena, Presidente.

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

O SR. MAURO BORGES (PDC — GO. Como Líder. Para encaminhar a votação. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores: Tenho um grande pesar e uma grande honra de apresentar as manifestações de nossa tristeza, de nosso pesar, pelo falecimento do Ministro Marcos Freire, bem assim, como todos os demais brasileiros que lá estavam em sua companhia, numa missão de grande importância, e o faço em nome do Partido Democrata Cristão e em meu próprio nome.

Não tive a honra e a alegria de ter convivido com o Ministro Marcos Freire, de privar da sua intimidade. Quando S. Ex^a apareceu pela primeira vez em minha terra, Goiás, eu estava cassado, mas lembro-me muito bem, fomos a um comício e S. Ex^a foi a figura principal; impressionava a todos pelo vigor da sua inteligência e da sua mocidade. Poder-se-ia dizer, referindo-se a ele, as mesmas frases que diziam a respeito ao herói da Revolução Francesa Saint-Just: ele era belo como Apolo e valente como Aquiles. Impressionou profundamente o nosso povo pela linha do seu raciocínio e a bravura cívica dos seus conceitos. Foi o meu primeiro contato.

Posteriormente, já como Ministro da Reforma Agrária, fui procurá-lo com a intenção de manifestar a S. Ex^a que toda a discussão em torno da reforma agrária estava girando em torno de problemas jurídicos, problemas da terra, em obter a terra, mas quase ainda não se falava nada sobre

como fazer o bom uso da terra para a reforma agrária, e que me parecia que não tinha sentido fazer assentamentos dispersos onde o homem não tinha uma possibilidade de realização social e econômica. O homem é antes de tudo, um animal gregário; tem que viver em comunidade. Isso é fundamental, não só para sua realização econômica e social, para seu espírito, para seu desenvolvimento, para tudo. Considero absolutamente inviável, nessa época em que o homem tem o seu radinho de pilha — não lê jornal, mas participa da vida do mundo — que se façam grandes assentamentos de forma dispersa; tem-se que agregar, seguir o exemplo que os jesuítas deram quando fizeram os Sete Povos das Missões, no Sul do Brasil. O Ministro ficou profundamente interessado com os meus argumentos e chamou até seu Chefe de Gabinete, que morreu também nesse desastre, para que ouvisse também a nossa argumentação e ficou de fazer uma visita aqui — à experiência que se faz em Brasília, promovida pelo Governador José Aparecido de Oliveira a respeito desse assentamento em forma de agrovilas, constituindo um combinado agroubano; S. Ex^a prometeu visitar, mas não houve tempo para que S. Ex^a fizesse isso. E a terceira vez, foi, agora, no dia do seu aniversário, se não me engano, 5 de setembro, onde fui com um grupo de amigos cumprimentar S. Ex^a e desejar-lhe felicidades pela sua data natalícia. E, lá, voltamos a conversar sobre o problema do combinado. Disse a S. Ex^a que seria de grande importância que pudesse fazer um convênio com o Governo do Distrito Federal para que esse empreendimento se transformasse, de fato, num laboratório social e econômico da reforma agrária, não como um modelo exclusivo, mas pelo menos, como um modelo bastante eclético para enfrentar as circunstâncias tão diversas deste imenso País, que é o Brasil. O Ministro manifestou-se profundamente interessado e pediu-me que falasse com o Governador José Aparecido de Oliveira, porque S. Ex^a gostaria que fosse feita a proposta de um convênio para que o MURAD participasse junto com o Governo do Distrito Federal dessa experiência extraordinária que é o combinado agroubano.

Portanto, Sr. Presidente, Srs. Senadores, como disse o Senador Jarbas Passarinho, foi o grande desafio da sua vida, o maior de todos, e S. Ex^a estava preparado para cumpri-lo; e S. Ex^a estava entusiasmado, que é o mais importante, com o vigor da sua inteligência, da sua força física, S. Ex^a seria realmente o homem indicado para executar essa tarefa tão difícil, tão importante para o povo brasileiro.

Eram estas, Sr. Presidente, as minhas pobres e poucas palavras e respeito desse grande homem; não cabe aqui, não seria necessário, repetir as considerações a respeito da sua cultura, seu espírito público e do seu caráter.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Carneiro.

O SR. NELSON CARNEIRO (PMDB — RJ. Para encaminhar a votação. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Desta mesma tribuna, na Liderança do Partido Oposicionista Marcos Freire, durante três anos,

liderou a nossa Bancada. O seu perfil, a sua personalidade, a sua bravura cívica foram aqui exaltadas pelos oradores que me antecederam. Pelo PMDB falou o seu Líder, o nosso eminente colega Fernando Henrique Cardoso e traduzindo esse pesar que todo o Estado do Rio de Janeiro, que tenho a honra de representar, falou o mais credenciado de todos nós, o eminente Senador Afonso Arinos, ainda que não declinassem essa qualidade, por modéstia, de representar o povo fluminense. A minha palavra, pois, é de solidariedade a quantas manifestações aqui foram pronunciadas para homenagear aquele que tão moço nos deixou e, na frase de Waldir Pires, desfalcou uma geração de um dos melhores e mais altos valores.

O Sr. José Fogaça — Permite V. Ex^a um aparte, nobre Senador?

O SR. NELSON CARNEIRO — Concedo o aparte ao nobre Senador José Fogaça.

O Sr. José Fogaça — Nobre Senador Nelson Carneiro, V. Ex^a tem toda a qualificação e a representatividade para também falar em nome do PMDB. E V. Ex^a, neste momento, também fala em nome do PMDB do Rio Grande do Sul. Quero dizer a V. Ex^a que o País ficou tomado de consternação sob o impacto dramático da notícia da morte do Ministro Marcos Freire. S. Ex^a havia assumido o Ministério da Reforma Agrária com grande ímpeto, com grande coragem, com grande determinação. Lembro-me que, tendo participado de uma reunião do Conselho de Defesa dos Direitos Humanos do Ministério da Justiça, testemunhei, pessoalmente, o empenho do Ministro Marcos Freire no sentido de criar uma Subcomissão dentro dessa Comissão de Defesa dos Direitos Humanos, uma Subcomissão que tratasse apenas da questão da terra, o que revela que S. Ex^a via a questão da terra e a questão da reforma agrária, o confronto social que se estabelecia em torno dessa questão, como algo eminentemente vinculado à questão dos Direitos Humanos. Isto dá bem o porte, isto dá bem o perfil, isto nos dá bem a idéia clara de com que responsabilidade, com que empenho e com que ousadia e coragem o Ministro Marcos Freire assumiu essa tarefa de implementar a reforma agrária em nosso País. Não podemos deixar de registrar essa grande perda para o Brasil, essa grande perda para a Nova República e para os novos tempos que estamos tentando construir em nosso País. As palavras de V. Ex^a, portanto, são também as palavras do PMDB do Rio Grande do Sul, são também as palavras da nossa bancada, são as palavras, seguramente, desse sentimento profundo que hoje toma conta de toda nacionalidade.

O SR. NELSON CARNEIRO — Muito obrigado a V. Ex^a.

Sr. Presidente, recorde o Marcos Freire de 1974, quando ali chegaram, sob a liderança da Ulysses Guimarães e Barbosa Lima Sobrinho, os que iam pregar por dias mais claros para a vida democrática brasileira, na memorável campanha do antecandidato, sem dúvida uma das páginas mais brilhantes da vida pública brasileira, inclusive porque os dois postulantes faziam uma campanha gratuita, sabendo que não tinham êxito no resultado.

Marcos Freire chegou ao Senado entre os 16 vitoriosos em 1974 e daqui saiu convocado por

seu Estado para uma disputa difícil. Toda história dos homens públicos deste e de todos os países não é marcada só de sucessos, mas também, de reveses. Mas S. Ex^a conseguiu, por sua alta envergadura moral, pela sua bravura cívica, pela sua postura de homem público, superar o revés de 1982, para se projetar definitivamente na História do Brasil, como o grande Presidente da Caixa Econômica Federal e, depois, como o Ministro da Reforma Agrária, que tem, hoje, mais um mártir, entre os outros mártires que o acompanharam naquela jornada final.

Deixo aqui o meu pesar e já agora, ao pesar do PMDB do Rio de Janeiro, que tenho a honra de presidir, incorporo a manifestação do eminente representante do PMDB do Rio Grande do Sul, o nobre Senador José Fogaça.

São estas, Sr. Presidente, as palavras que, neste momento de dor, quero deixar consignadas nos Anais da Casa.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — A Presidência solidariza-se às homenagens que o plenário do Senado Federal presta, neste instante, à memória do eminente brasileiro Marcos Freire.

A sua vida é um exemplo de dignidade, de patriotismo e de competência. Professor de Direito Constitucional, de Ciências Contábeis e de Administração da Universidade Federal de Pernambuco; Procurador da Prefeitura Municipal de Recife; Prefeito de Olinda, eleito por expressiva maioria no memorável pleito de 1968, quando teve o seu mandato "cassado" pelo arbítrio que dominava o País naquela época, continuou, entretanto, atento ao desdobramento da vida política nacional até que, em 1970, por consagrada votação dos pernambucanos, elege-se deputado federal pelo MDB.

Na Câmara dos Deputados, todos nós somos testemunhas do que foi a trajetória brilhante e dinâmica de Marcos Freire, assomando permanentemente à tribuna, sobretudo para, naquela fase que foi a mais sombria da ditadura militar, que nos infelicitou por mais de vinte anos, denunciar a violação dos direitos humanos de dezenas, senão centenas de cidadãos brasileiros.

Posteriormente, como um galardão de glória, a sua terra natal o promove a Senador da República na eleição de 1974, quando, em companhia de mais quinze militantes do MDB, chega ao Senado Federal, para, mais uma vez, pontificar, como orador destacado, em defesa dos postulados do regime democrático.

Todos os Senadores na sessão de hoje, fizeram menção à sua passagem pelo Senado, ao trabalho magnífico, brilhante, que ele desempenhou não apenas nas Comissões Técnicas, inclusive como Presidente da Comissão de Economia mas também no plenário, onde exerceu, em 1982, a Liderança do MDB e da Oposição, com coragem, com altivez e espírito público. Naquele ano deixou a Liderança do PMDB para se candidatar ao Governo do seu Estado.

Morreu cedo demais, levando, certamente, no seu espírito, a grande frustração de não ter conseguido completar a sua carreira política como Governador de Pernambuco. Mas, nem por isso, desanimou. Continuou a sua trajetória política, chegando à Presidência da Caixa Econômica Federal, cujas funções desempenhou uma missão impor-

tantíssima na área financeira. Mais adiante alçado ao alto posto de Ministro da Reforma e do Desenvolvimento Agrário, Marcos Freire entregou-se de corpo e alma àquela tarefa, como nordestino de boa cepa, que sabia que a sua Região tinha a estrutura agrária mais rígida do País.

Foi, então, no meio da sua luta titânica pela reforma agrária que ele foi atingido ao lado do Presidente do INCR e demais companheiros de comitiva, pela tragédia que todos nós lamentamos profundamente.

A Mesa do Senado Federal associa-se, portanto, às homenagens que o Senado faz à sua memória e cumprirá a deliberação do Plenário.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — De acordo com o Regimento Interno, submeto ao Plenário o requerimento apresentado.

Em votação o requerimento.

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

Aprovado. A deliberação será cumprida.

De acordo com a deliberação do Plenário, faremos observar um minuto de silêncio. Solicito aos presentes permaneçam de pé.

(Faz-se um minuto de silêncio)

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Sobre a mesa, requerimento que vai ser lido pelo Sr. Primeiro-Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 140, de 1987

Pelo falecimento do Deputado Alair Ferreira, requeremos, na forma regimental e de acordo com as tradições da Casa, as seguintes homenagens:

- a) inserção em ata de voto de profundo pesar;
- b) apresentação de condolências à família e ao Estado do Rio de Janeiro;
- c) levantamento da sessão.

Sala das Sessões, 9 de setembro de 1987. — **Carlos Chiarelli** — **Fernando Henrique Cardoso** — **Francisco Rollemberg** — **Afonso Camargo** — **Mauro Borges** — **Wilson Martins** — **Meira Filho** — **Humberto Lucena** — **Nelson Carneiro** — **Rachid Saldanha Derzi** — **Jarbas Passarinho** — **Lourival Baptista** — **Gerson Camata** — **Luiz Viana** — **Mário Maia** — **João Menezes** — **José Paulo Bisol**.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Este requerimento depende de votação, em cujo encaminhamento poderão fazer uso da palavra os Srs. Senadores que o desejarem.

Concedo a palavra ao nobre Senador Carlos Chiarelli, Líder do PFL.

O SR. CARLOS CHIARELLI (PFL — RS. Como Líder. Para encaminhar a votação. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Rigorosamente, vivemos dia de tremenda infelicidade, podendo-se dizer que "a bruxa está solta", sobretudo na área da ação política. Marcos Freire, o Presidente do INCRA, o Presidente da Vale do Rio Doce, o ex-Deputado Veiga Brito, o Deputado Alair Ferreira, o Deputado Giocondo Dias, enfim,

cinco, seis, sete dias, tantos eventos trágicos e lamentáveis com que o destino nos faz repensar a própria atividade política e dizer da transitoriedade, às vezes, de certos debates contundentes, tão passionais.

Sr. Presidente, quero, por isto mesmo, nesta hora, prestar as homenagens da Bancada do Partido da Frente Liberal ao ilustre Constituinte, ao emérito Congressista e a um homem que teve o respaldo popular a delegação da opinião pública e a força do voto para que em sete eleições sucessivas, no Estado do Rio de Janeiro, tivesse a possibilidade de chegar a Câmara dos Deputados e poder levantar a sua voz em nome do povo de Campos, em nome do povo do Estado do Rio de Janeiro. Refiro-me ao ilustre colega falecido no final da semana passada de maneira surpreendente, nosso estimado companheiro Alair Ferreira. Da sua trajetória, da sua atividade de político e empresário, de homem realizador e fecundo; de homem voltado à capacidade criativa e a um empenho continuado com o progresso, de homem que foi para que houvesse um desenvolvimento crescente na sua região, de homem irrequieto na sua capacidade criativa, depõem os fatos e os registros históricos.

Quero nesta hora, mais do que como seu correligionário, seu colega de atividade parlamentar, acima de tudo como admirador de uma vida dedicada ao trabalho e ao empenho, encaminhar o requerimento em que se pede a esta Casa que manifeste seu pesar aos familiares do saudoso companheiro.

O Sr. Lourival Baptista — V. Exª me permite um aparte?

O SR. CARLOS CHIARELLI — Concedo o aparte a V. Exª

O Sr. Lourival Baptista — Eminente Senador Carlos Chiarelli, desejo associar-me às homenagens que V. Exª e esta Casa presta ao saudoso Deputado Alair Ferreira, que foi nosso correligionário da ARENA, de hoje do PFL, Sergipe, através da minha palavra, associa-se a esta homenagem, e, bem disse V. Exª, "a bruxa está solta"; Marcos Freire, Giocôncio Dias, Wellington Rezende, Tenente-Coronel da Aeronáutica, que comandava o avião. Era sergipano; filho de um dileto amigo meu, Walter Rezende e neto de outro dileto amigo, Guilhermino Rezende. E o pesar que vem a todos nós nesta hora, com o falecimento de Marcos Freire, a quem esta Casa acabou de prestar homenagem, quero dizer a V. Exª que Sergipe também se associa à imensa tristeza provocada pelo falecimento de Alair Ferreira, digno Parlamentar que, durante sete mandatos, representou com dignidade o Estado do Rio na Câmara dos Deputados.

O SR. CARLOS CHIARELLI — Agradeço a V. Exª o aparte, nobre Senador Lourival Baptista, cujo depoimento enriquece a nossa manifestação. E apenas enfatizaria o registro biográfico do nosso franqueado correligionário e companheiro de atividades constituintes, Alair Ferreira, lembrando da sua atuação, sobretudo na área das Comissões de Transportes, Orçamento e de Finanças durante essa larga trajetória de quase um quarto de século, e por essa reiterada manifes-

tação eleitoral, por essa continuada vinculação da opinião pública com o seu trabalho, cá esteve dando a legitimidade a uma representação da região pela qual falava permanentemente e defendia os seus interesses.

Por isto, Sr. Presidente, encaminho o requerimento, solicitando que esta Casa não apenas faça o registro necessário, envie as condolências, mas, também, suspenda a sessão, os nossos trabalhos, para que nós possamos demonstrar de maneira clara aos seus filhos, à sua esposa, à sua família e à comunidade brasileira, o respeito e a homenagem à figura de Alair Ferreira.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Carneiro.

O SR. NELSON CARNEIRO (PMDB — RJ. Para encaminhar a votação. Sem revisão do orador) — Sr. Presidente e Srs. Senadores:

Encareceu o nobre Senador Carlos Chiarelli a feira de emoções que temos vivido, neste último ano, os que lutam na arena política. Nós do Estado do Rio, surpreendidos, ontem, com o inesperado desaparecimento de Marcos Freire e de seus outros companheiros de viagem, já vínhamos padecendo essas emoções há vários dias. Primeiro foi Alair Ferreira, Deputado Federal pelo Rio de Janeiro, durante sucessivas legislaturas. S. Exª tinha força política, atividade administrativa, exemplo de trabalho para com todo o povo da região do norte fluminense. Sua projeção ali, notadamente em Campos, em Macaé, foi imensa; sua capacidade de comunicação, através não só da TV Fluminense, como de 5 (cinco) emissoras de rádio, levou àquela população um pouco de esperança e um pouco de confiança naqueles dias em que, juntos, lutamos pela criação de royalties para o petróleo recolhido na orla marítima. Ainda no último pleito foi o Deputado Federal mais votado na região. Por isto, todos compreendemos por que no dia do seu enterro, a Cidade de Campos fechou as suas portas, e o povo, uma multidão imensa, o levou ao cemitério local. Era a última homenagem que o povo de Campos prestava a um constante e devotado servidor, que ali chegou aos 10 anos de idade e dali saiu para representar o Estado, principalmente o norte fluminense, na Câmara dos Deputados, e voltaria para ali dormir o último sono.

A ele se juntaram, numa sequência, o engenheiro Veiga Brito, Deputado Estadual pelo Partido Liberal, antigo colaborador do dinâmico governo de Carlos Lacerda, responsável pelo funcionamento do Guandu, que se passou a chamar, no meu Estado, "A obra do século". E, realmente, depois dele a carência de água desapareceu da cidade do Rio de Janeiro.

Era pouco, Sr. Presidente, e também outro se foi: Amadeu Rocha, do PDT: deputado eleito em 1978, que há pouco se afastou da secretaria municipal, coerente e fiel ao seu Partido, pois divergira do Prefeito Saturnino Braga.

Mas ainda era pouco, Sr. Presidente, e nos tirou Giocôncio Alves Dias, meu velho amigo dos dias distantes da Bahia, que se projetou numa quadra difícil da História brasileira como um adversário do regime então estabelecido e conquistou com seu sacrifício, com sua tenacidade, principalmente pela sua autoridade, o posto supremo do Partido Comunista do Brasil.

E, afinal, ontem Sr. Presidente, também num desastre de automóvel, perdemos, os que vivemos no Rio de Janeiro, a companhia de Raimundo Mascarenhas, o Presidente da Vale do Rio Doce, baiano na maturidade dos seus 56 anos, com um larga experiência à frente da mais poderosa empresa de mineração do País.

Esta sequência, Sr. Presidente, essa imensa feira mostra que, se alguma coisa está acontecendo, alguma punição para os que vivem estes dias, está marcando o nosso destino. Não o deles, porque o deles Deus encaminhará, mas o nosso que aqui ficamos para lamentar as suas mortes e rezar pelo descanso de suas almas.

Em nome do PMDB, do Rio de Janeiro, e em nome do PMDB nacional, deixo aqui a solidariedade às palavras proferidas pelo nobre Líder Carlos Chiarelli.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Mário Maia, que falará como Líder do PDT.

O SR. MÁRIO MAIA (PDT — AC. Como Líder, para encaminhar a votação. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Ao encaminhar a votação do requerimento em pauta sobre o falecimento do nosso companheiro Alair Ferreira, representante parlamentar do Estado do Rio de Janeiro, da Zona Norte Fluminense, estamos aqui a imaginar as duas mortes súbitas acontecidas, ambas interrompendo a vida como que numa parada cardíaca. A de ontem teria sido a parada de um grande coração que estava envolvendo o seu trabalho, representada pelo avião, seus passageiros e tripulantes. O avião explodindo, foi como que o coração de um Ministério ou da Nação que explodia para fazer a sua parada. De uma maneira real e objetiva foi, também, uma parada cardíaca que arrebatou de nosso convívio esse nosso companheiro de tão elevada representação do Estado do Rio de Janeiro, Alair Ferreira.

Por isto, neste momento em que o Senado se reúne para apresentar estas homenagens póstumas a esses ilustres companheiros, interrompendo a sessão, ao encaminhar o requerimento apresentado à Mesa, falo em nome do Partido Democrático Trabalhista, para trazer ao Senado Federal e para que fique registrado em seus anais a nossa posição oficial de solidariedade e de fraternidade a esta figura e aos seus familiares, que, neste momento, passam pelo transe desta dor.

Eu não tinha intimidade de convívio com o Deputado Alair Ferreira, mas o conheço há muitos anos. Em 1963, quando cheguei à Câmara dos Deputados, eleito que fora Deputado Federal pelo recém-instalado Estado do Acre, então Território, em virtude de ter ligações com a cidade onde S. Exª teve sempre uma atividade muito dinâmica, a cidade de Campos; em virtude de ser casado com uma fluminense daquela cidade e me fazer amigo de várias pessoas do norte fluminense, principalmente campistas, passei a conhecer, entre essas pessoas, Alair Ferreira. Passei a acompanhar, de longe mesmo, as suas atividades. Era um parlamentar recatado, retraído. Não era homem de tribuna, mas era homem, pode-se dizer, de uma dinâmica muito grande nas suas atividades parlamentares, carreado para o Estado do Rio de Janeiro, principalmente para o norte fluminense, grandes benefícios através de sua atividade

dinâmica pelos corredores dos vários Ministérios. Era um grande empreendedor, homem de negócios, um líder de comunicação na cidade de Campos e também um empresário ligado às comunicações e aos transportes.

Tendo seguido essa carreira invejável de parlamentar, desde 1963 até os nossos dias, ininterruptamente, deixou para os que o conheceram e para os que tomaram conhecimento do seu trabalho o exemplo de sua vida, quer como homem empreendedor nas atividades particulares, quer como homem público detentor de sete mandatos consecutivos.

Neste momento, nós trazemos as homenagens póstumas a este parlamentar, em nome, também, do Estado do Acre e, oficialmente, em nome do Partido que represento nesta Casa, neste momento, em nome da Liderança do PDT.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Em votação o requerimento. (Pausa.)

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

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — A Mesa associa-se às homenagens ao Deputado Alair Ferreira e fará cumprir a deliberação da Casa.

Conheci aquele eminente parlamentar de perto, como seu colega na Câmara dos Deputados e seu correligionário no ex-Partido Social Democrático nos idos de 1963, e posso dar o testemunho do quanto trabalhou pela sua gente e pelo seu Estado, não somente nas comissões da Câmara, notadamente nas Comissões de Transportes, de Finanças e de Comunicações, como, também no Plenário, ao se dedicar, diuturnamente, sobretudo à elaboração do Orçamento da União, para carrear maiores recursos para o Rio de Janeiro.

Trago, portanto, minha solidariedade ao tributo que o Senado Federal presta à memória do Deputado Alair Ferreira.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Antes de encerrar a presente sessão, convoco os Srs. Senadores para outra extraordinária a realizar-se amanhã, às 10 horas, com a seguinte

ORDEM DO DIA

1

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 101, de 1987 (apresentado pela Comissão de Constituição e Justiça como conclusão de seu Parecer nº 12, de 1987), que suspende a execução do artigo 9º, da Lei nº 2.322, de 2 de agosto de 1982, do Município do Paulista, do Estado de Pernambuco.

2

Mensagem nº 162, de 1987 (nº 262/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Araújo, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 13.114,66 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

3

Mensagem nº 165, de 1987 (nº 265/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a

Prefeitura Municipal de Belém, Estado do Pará, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 440.996,24 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

4

Mensagem nº 168, de 1987 (nº 268/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Buritis, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 39.935,78 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

5

Mensagem nº 169, de 1987 (nº 269/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Coromandel, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 46.992,48 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

6

Mensagem nº 172, de 1987 (nº 272/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Igatama, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 18.796,99 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

7

Mensagem nº 173, de 1987 (nº 274/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Moema, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 13.114,66 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Está levantada a sessão, de acordo com a decisão do Plenário.

(Levanta-se a sessão às 13 horas e 5 minutos.)

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. MANSUETO DE LAVOR NA SESSÃO DE 24-6-87 E QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE

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

O Senhor Presidente da República enviou ao Congresso Nacional mensagem que consubstancia a sua proposta relativa ao direito dos trabalhadores à sindicalização; o direito à greve e o direito à sindicalização. Essa mensagem do Senhor Presidente da República será avaliada, analisada a nível das duas Casas do Congresso Nacional.

Entretanto, é preciso refletir sobre a sua oportunidade no momento em que a Assembléia Nacional Constituinte, elaborando o novo texto constitucional, tratou da matéria e sobretudo na Comissão da Ordem Social. No relatório votado e aprovado pela Comissão da Ordem Social, se estabelece, no art. 5º, "que será livre a organização, a constituição e a administração de entidades sindicais,

bem como o direito de associação aos sindicatos, observados os seguintes princípios". E determina os princípios relativos à assembléia, a unicidade sindical, que foi a tese vencedora no seio da Comissão da Ordem Social, e também correlata a esse direito de sindicalização, o direito à greve, avançando em muito sobre a atual legislação pertinente à matéria.

Primeiramente é preciso louvar a iniciativa do Poder Executivo em pretender sanar uma enorme lacuna na atual fase da vida brasileira. O direito dos trabalhadores a sua livre organização, o direito dos trabalhadores recorrerem, dentro de certos limites, ao remédio da greve para defesa dos seus direitos e o direito que têm os trabalhadores, através de suas livres manifestações, de participar da vida nacional.

O que estranho, Sr. Presidente, é o momento em que essa matéria chega ao Congresso Nacional. Ou seria uma matéria de caráter urgente — então deveria ter sido enviada nos primeiros dias do Governo da Nova República — ou não sendo tão urgente — e a própria mensagem indica quando não requer prioridade para a sua votação —, dever-se-ia aguardar o pronunciamento soberano da Assembléia Nacional Constituinte. Daí, Sr. Presidente, Srs. Senadores, o meu reparo, a minha reserva à oportunidade da remessa dessa matéria que trata de assuntos tão importantes para a classe trabalhadora, o direito à livre organização sindical e o direito à greve por uma legislação ordinária por via do Congresso Nacional, quando a Assembléia Nacional Constituinte, através da Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e através da Comissão da Ordem Social, já se pronunciou sobre o assunto.

Espera-se que esta matéria, votada por expressiva maioria no seio da Comissão da Ordem Social, prevaleça no relatório da Comissão de Sistematização e chegue a ser votada no plenário da Assembléia Nacional Constituinte, como uma vitória da classe trabalhadora brasileira.

Considero inoportuna a mensagem que trata da nova lei sindical, uma vez que a Assembléia Nacional Constituinte está tratando da matéria e haverá de se pronunciar em caráter definitivo quando da votação do texto em plenário. Ademais, o texto do projeto enviado pelo Poder Executivo é limitativo, não contém os avanços requeridos pelos trabalhadores brasileiros, inclusive votados na Comissão da Ordem Social.

A preocupação que coloco, Sr. Presidente, Srs. Senadores, é se essa iniciativa louvável do Poder Executivo, para sanar lacunas, não vai se contrapor aos trabalhos da Assembléia Nacional Constituinte; se não colocará, mais uma vez, em choque, o Poder Executivo com o Poder Constituinte; se não criará mais uma área de atritos entre o Congresso Nacional, com suas limitações atuais e o Poder Executivo? Basta citar que este Senado votou e aprovou um regimento onde se autolimita na sua capacidade de iniciativa, na sua competência de iniciativas de lei e, então, nós, Senadores, assim como os Deputados, apresentaremos apenas as iniciativas de caráter inadiável. Assim, acredito que deveria também ser a contrapartida do Poder Executivo. Se essa Mensagem, com o projeto da nova lei sindical e lei de greve, fosse matéria inadiável, ela deveria vir com aquela característica de prioridade a que têm direito as matérias do Poder Executivo, e não veio. Ela vai tramitar

em caráter ordinário, logo não é considerada de absoluta prioridade pelo próprio Poder Executivo, que é o autor da iniciativa. Isso significa que há tempo, não há urgência, e entrão, se precisaria esperar o pronunciamento livre e soberano da Assembléia Nacional Constituinte.

O Sr. Virgílio Távora — V. Ex^a me permite um aparte?

O SR. MANSUETO DE LAVOR — V. Ex^a tem o aparte, nobre Senador Virgílio Távora.

O Sr. Virgílio Távora — Eminentíssimo Senador, V. Ex^a coloca muito bem a questão da oportunidade. Mas além da questão da oportunidade, vamos avançar um pouco mais, à questão da colidência. A colidência dos dois textos, enquanto o anteprojeto governamental delimita o campo dos diferentes setores que podem e não podem entrar em greve, o item XXIII do art. 2º, Seção I, Capítulo I, "Dos trabalhadores e Servidores Públicos", justamente da Comissão nº 5, dá-lhe um elastério que gostaríamos de trazer ao conhecimento dos nobres pares. Direitos do Trabalhador:

XXIII — greve, competindo aos trabalhadores decidir sobre a oportunidade e o âmbito de interesses que deverão por meio dela defender, bem como sobre as providências a garantias asseguradoras da continuidade dos serviços essenciais à comunidade. Dá um direito completo de greve.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Exato, e o texto governamental retroage.

O Sr. Virgílio Távora — Paradoxalmente, o mesmo Governo, cuja maioria está dirigindo a estruturação, pela ponderabilidade dos seus representantes, está dirigindo a feitura desta Carta Magna futura, é justamente este Governo que manda um projeto que vamos — num português claro, embora esteja bem adistrito às normas da OIT, que até hoje rolam aqui no Senado sem serem aprovadas nem desaprovadas — confronta, mas confronta de uma maneira formal, absoluta, total e indiscutível com aquilo que está sendo votado pela Assembléia Nacional Constituinte. Como explicar isso é que eu gostaria que os Líderes da ilustre situação como o eminente Senador Fogaça, o eminente Senador Cárlos Chiarelli, explicassem como dois corpos podem ocupar o mesmo lugar no espaço.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Exato, Senador, eu agradeço dizendo, inclusive, que considero elogiável o Presidente Sarney querer marcar como ato do seu Governo a iniciativa de uma abertura sindical há tanto tempo aspirada pelos trabalhadores brasileiros e pela sociedade como um todo, vez que a legislação ainda em vigor é uma legislação da ditadura Vargas com inspiração do fascismo.

Neste momento, a Mensagem nos parece inoportuna. Além de inoportuna é conflitante com algumas conquistas já votadas no âmbito das Comissões e das Subcomissões da Assembléia Nacional Constituinte. Inclusive o texto do Poder Executivo vem consagrando a tese da pluralidade sindical, que foi derrotada na Comissão da Ordem Social, sob o comando da Liderança do PMDB.

O Governo, com esta Mensagem, se alia a uma minoria de trabalhadores, comandada pelo PT.

O Governo do Presidente José Sarney tem o apoio do PT, e apenas do PT, a respeito dessa tese da pluralidade sindical. No âmbito das Subcomissões do Direito dos Trabalhadores e na Comissão da Ordem Social prevaleceu, majoritariamente, com o apoio do PMDB, de uma boa parte do Partido Liberal, do PDS, que é o Partido que V. Ex^a lidera, nobre Senador Virgílio Távora, e dos partidos comunistas, a tese da unicidade sindical e não a da pluralidade sindical.

O Governo então, com esta Mensagem, acata a tese do PT, que é uma tese minoritária.

Recebemos, em nossos gabinetes, centenas e centenas de manifestações de organizações sindicais de todo o País pedindo que não aprovássemos a Convenção nº 87, da OIT. Nesta Mensagem está embutida essa pluralidade sindical que é, realmente, algo de avançado em termos de países da Europa, mas na realidade brasileira, agora, a grande maioria das organizações sindicais e a grande manifestação dos trabalhadores é pela rejeição. A Comissão da Ordem Social espelhou essa vontade majoritária das organizações sindicais brasileiras, o que vem em confronto com essa Mensagem do Poder Executivo.

O Sr. José Fogaça — Permite-me V. Ex^a um aparte?

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

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Vou ceder o aparte, pela ordem, ao nobre Senador José Fogaça e depois a V. Ex^a nobre Senador João Menezes.

O Sr. José Fogaça — Nobre Senador Mansueto de LAVOR, era e é meu propósito fazer uso da palavra nesta manhã para abordar, exatamente, o mesmo tema que aborda V. Ex^a com muita propriedade. Aliás, para abordá-lo na mesma linha de tratamento que a ele vem dando V. Ex^a Como V. Ex^a tocou numa questão que me diz respeito de perto, gostaria de fazer um esclarecimento. Foi este Senador, na condição de Líder do PMDB, que aqui pediu a postergação do exame da Convenção nº 87 da OIT e dei as razões, exatamente, em função daquilo que V. Ex^a, agora, traz a esta Casa. Esse é um posicionamento, hoje, majoritário e maciço dos maiores sindicatos do movimento operário neste País. A proposta da OIT é muito apropriada para os países capitalistas avançados onde o sindicalismo atingiu um elevadíssimo grau de organização, mas, num país como o nosso, significaria o até quebrar as pernas do movimento sindical. É por isso que não poderíamos aprovar uma convenção internacional em meio a um processo constituinte. Porque as convenções internacionais devem ser acatadas ou não à luz do modelo constitucional vigente nestes países. Se ainda não temos uma constituição definitiva, ou se estamos em fase de elaboração, temos que, primeiramente, dar término ao processo constituinte e a partir daí, então, sob o critério dos princípios constitucionais vigentes no Brasil e democraticamente constituídos, examinar os institutos propostos pela Convenção nº 87, da Organização Internacional do Trabalho. Por isso, faço este aparte a V. Ex^a porque toca nesta questão precipuamente de interesse pessoal deste Senador. Muito obrigado a V. Ex^a

O Sr. Divaldo Suruagy — Senador Mansueto de LAVOR, V. Ex^a me concede um aparte?

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Concederei daqui a pouco, Senador Divaldo Suruagy. Sou testemunha de que V. Ex^a levou a Liderança do nosso partido, inclusive, após uma discussão em plenário sobre essa matéria, da oportunidade ou não da votação da Convenção nº 87, V. Ex^a foi aquele que interpretou junto à Liderança do nosso Partido a inoportunidade dessa matéria tramitar nesse momento de elaboração da nova Constituição.

Então, o testemunho de V. Ex^a corresponde aos anseios do próprio PMDB. Fomos surpreendidos, Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena, Fazendo soar a campainha.) Pediria ao nobre Senador Mansueto de LAVOR que concluísse, pois o seu tempo já se esgotou.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Apelar a V. Ex^a que me ensinasse ouvir os dois nobres senadores que esperam o aparte e logo após concluir.

Tem o aparte V. Ex^a, Senador João Menezes.

O Sr. João Menezes de LAVOR, — Senador Mansueto, V. Ex^a trata de assuntos, talvez, fundamentais na discussão da Constituinte. Acho que aí reside o fulcro do que se discute aqui nesta Casa. Esse assunto vai crescer à medida que nós chegarmos ao gargalo da Constituinte, na Comissão de Sistematização ou no plenário. V. Ex^a fala sobre a pluralidade sindical ou não. É um assunto também muito interessante, porque aqui se procura defender a unidade, pois, se não houver a unidade, o sindicato vai se repartir, haverá lideranças várias. Mas, também, aqueles que querem lideranças várias é porque não se sujeitam, não querem aceitar as diretrizes daqueles que estão comandando o sindicato. Então, é uma forma de dar a liberdade, mas também de tirar a liberdade dos outros. É um assunto muito difícil e que precisa muito tato para chegarmos a uma conclusão. Por outro lado, as comissões têm discutido esse assunto e dado uma liberdade total ao direito de greve. A liberdade total ao direito de greve, sem nenhuma legislação que impeça ou que controle o desenvolvimento da greve é outro assunto gravíssimo, porque como vai ficar este País, como se vai ordenar a vida do País, como se vai ordenar o relacionamento entre patrões e empregados? Qual é a razão? Qual é o caminho? Então, esse é um assunto, no nosso entender, da maior dificuldade. Agora, mandaram discutir o novo projeto da lei de greve, nesta altura dos acontecimentos, quando se vai ter uma Constituição daqui a seis meses, daqui a oito ou dez meses, parece-me que, também, será uma lei que não terá longa vida. Mas, por outro lado, nós não poderemos ficar sem lei. Então, aplique-se a lei que existe, aplique-se a lei que está em vigor. O que não pode é o País ficar entregue à desordem, à subversão, ao desequilíbrio, ao desentendimento. Esse é o aparte que queria fazer.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Concorro com V. Ex^a e apenas considero que o Congresso, a Câmara e o Senado, não pode estar em atrito com o Congresso Constituinte, que somos

todos nós, também. Se a matéria fosse inadiável, até em caráter extraordinário o Senado poderia votá-la. Mas está sendo tratada na Assembléia Nacional Constituinte e vem agora esse projeto para ser tratado no Congresso Nacional. Estou dizendo que apenas há esse reparo. Aliás, com matérias conflitantes. Essa questão da unicidade e da pluralidade sindical, prevaleceu a unicidade, porque foi inequivocamente a maioria das manifestações dos sindicatos dos trabalhadores. Mas não é uma tese unânime, porque, conforme eu já disse, o PT votou no âmbito da Comissão da Ordem Social pela pluralidade sindical. E o Poder Executivo, a Mensagem do Presidente, está trazendo uma posição semelhante à do PT, contrária à do PMDB e à dos demais partidos.

O Sr. Divaldo Suruagy — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Concedo um aparte ao nobre Senador Divaldo Suruagy.

O Sr. Divaldo Suruagy — Senador Mansueto de Lavour, a Presidência havendo já anunciado a exiguidade do tempo, eu não faria a análise que o assunto merece. Mas quero dar a minha solidariedade ao ponto de vista esposado por V. Ex.^a e referendar todos argumentos aqui colocados pelo Senador José Fogaça. Acho que isso é um assunto que deve ser tratado pela Assembléia Nacional Constituinte, já está sendo tratado e acho que o Congresso Nacional, enquanto a Constituinte não firmar o seu ponto de vista, não pode discutir ou votar um projeto de tanta magnitude e de tanta importância para os interesses dos movimentos sindicalistas brasileiros. Comungo com os pontos de vista esposados por V. Ex.^a e o nobre colega tem a minha solidariedade e o meu apoio.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Agradeço a V. Ex.^a nobre Representante de Alagoas.

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

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Concedo um aparte ao nobre Senador Mauro Benevides.

O Sr. Mauro Benevides — Nobre Senador Mansueto, V. Ex.^a, ao iniciar o seu oportuno pronunciamento na manhã de hoje, fez questão de ressaltar que o Poder Executivo não invocara em seu rol um dispositivo Constitucional que daria uma tramitação especialíssima no Congresso a essa matéria. Veja V. Ex.^a que estamos praticamente nos últimos instantes de trabalho desse período ordinário. Em agosto já se iniciará a outra fase de trabalho do presente período legislativo. E V. Ex.^a há de convir que conhecido o anteprojeto da nova Constituição, elaborado pela Comissão de Sistematização Constatando-se o conflito entre a proposição do Poder Executivo e as normas e diretrizes que prevalecerão no texto da nova Carta, obviamente que nem a Câmara dos Deputados, nem o Senado Federal, nenhuma das duas Casas se encorajará a dar sequência à tramitação dessa matéria.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Agradeço a V. Ex.^a, demonstrando...

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Peço a V. Ex.^a, nobre Senador, que não conceda mais apartes.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Já termino, Sr. Presidente só um minuto. Significa que a mensagem talvez seja só para marcar o desejo da Administração do Presidente Sarney de regular e de ter no seu Governo uma regulamentação mais avançada a respeito da sindicalização e a respeito da greve.

Entretanto, urgentes são assuntos prementes que deveríamos votar com urgência urgentíssima, em caráter até extraordinário, até em convocação no recesso e que dizem respeito aos trabalhadores, é o problema do salário mínimo. Nós vimos o Ministro do Trabalho confessar, dias atrás, que nunca o salário mínimo teve tão baixo poder aquisitivo como no momento. Corresponde a 43 dólares, quando há vinte anos ultrapassava os 100 dólares.

Então, se viesse uma mensagem para resolver esse problema do salário-mínimo, para que o trabalhador tivesse pelo menos o poder aquisitivo correspondente a 100 dólares, teria razão de até sustar os trabalhos constitucionais ou até convocar o Senado em caráter extraordinário, durante o recesso que já vai começar, para tratarmos de matéria de caráter urgentíssimo, que é o problema da solução do poder aquisitivo do trabalhador diante do salário mínimo mais baixo da história. Ai, sim. Mas essa matéria, conflitando inclusive com o que se está tratando no âmbito da Assembléia Nacional Constituinte, é inoportuna, porque cria um conflito desnecessário entre o Poder Executivo e o Congresso, entre o Congresso e o Poder Constituinte.

Então, seria de se considerar inoportuna, e louvar o interesse do Governo Sarney em marcar a sua administração com uma mensagem que represente um avanço no direito dos trabalhadores.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — V. Ex.^a já excedeu 12 minutos, e temos matérias urgentes na Ordem do Dia. Pediria a V. Ex.^a que não concedesse mais apartes.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Obedeço a V. Ex.^a Então, agradeço e infelizmente não posso conceder mais apartes, agradeço a todos, e fica o meu registro até como um apelo ao Poder Executivo, para retirar esta matéria, a fim de que ela não tramite em conflito com o que se está votando e discutindo na Assembléia Nacional Constituinte. Muito obrigado.

ATAS DE COMISSÃO

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

Criada através da Resolução nº 41, de 1987, destinada a apurar irregularidades divulgadas no jornal A Folha de S. Paulo, na concorrência para implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia.

1ª REUNIÃO (INSTALAÇÃO), REALIZADA EM 2 DE JUNHO DE 1987

Aos dois dias do mês de junho do ano de mil novecentos e oitenta e sete, às dezesseis horas

e quinze minutos, na sala da Comissão de Economia, presentes os Senhores Senadores João Menezes, Pompeu de Souza, Afonso Camargo, Iram Saraiva, Mansueto de Lavour, Mauro Borges, Alexandre Costa, Leopoldo Peres, Ruy Bacelar, Olavo Pires, Edson Lobão e Carlos Chiarelli, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito, destinada a apurar irregularidades divulgadas no jornal **A Folha de S. Paulo**, na concorrência para implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela Ferrovia.

De acordo com o preceito Regimental assume a Presidência o Senhor Senador João Menezes, passando, a seguir, a Presidência ao Senhor Senador Pompeu de Souza.

Em seguida, o Senhor Presidente comunica que irá proceder a eleição para Presidente e Vice-Presidente e suspende a reunião por dez minutos, a fim de que sejam distribuídas às cédulas de votação. Reaberta a reunião, o Senhor Senador Pompeu de Souza, convida o Senhor Senador Leopoldo Peres para funcionar como escrutinador.

Procedida a eleição, verifica-se o seguinte resultado:

Para Presidente:

Senador João Menezes	8 votos
Em branco	1 voto

Para Vice-Presidente:

Senador Ruy Bacelar	9 votos
---------------------------	---------

São declarados eleitos, respectivamente, Presidente e Vice-Presidente, os Senhores Senadores João Menezes e Ruy Bacelar. Em seguida, o Senhor Senador João Menezes assume a Presidência e agradece a honra com que foi distinguido, designando o Senhor Senador Mansueto de Lavour para relatar a matéria.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às dezessete horas e trinta e nove minutos e, para constar eu, José Augusto Panisset Santana, Assistente da Comissão, lavrei a presente Ata que, lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e irá à publicação.

ANEXO À ATA DA 1ª REUNIÃO (INSTALAÇÃO) DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, CRIADA ATRAVÉS DA RESOLUÇÃO Nº 41, DE 1987, DESTINADA A APURAR IRREGULARIDADES DIVULGADAS NO JORNAL A FOLHA DE S. PAULO, NA CONCORRÊNCIA PARA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NORTE-SUL E ANALISAR TODOS OS ASPECTOS DA VIABILIDADE SÓCIO-ECONÔMICA DAQUELA FERROVIA, QUE SE PUBLICA COM A DEVIDA AUTORIZAÇÃO DO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO:

Presidente: Senador João Menezes
Relator: Senador Mansueto de Lavour

(Íntegra do apanhamento taquigráfico da reunião.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Está aberta a reunião para tratar da Resolução nº 41, de 87: Senador Mansueto de Lavour e outros Senadores requerem, nos termos regimentais, seja constituída uma comissão de inquérito, composta de nove membros, para o fim de, no prazo de sessenta dias, apurar as irregularidades, divulga-

das no jornal **A Folha de S. Paulo**, na concorrência para a implantação da Ferrovia Norte — Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica dessa ferrovia.

Convido o Senador Leopoldo Peres para secretariar os trabalhos.

A reunião de hoje é para a eleição do Presidente, Vice-Presidente e Relator. Comunico que fazem parte da comissão os seguintes Srs. Senadores:

Mansueto de Lavoura;
Ruy Bacelar;
Leopoldo Peres;
Afonso Camargo;
Iram Saraiva;
Olavo Pires;
Alexandre Costa;
João Menezes;
Itamar Franco;

São nove membros que votam na presente reunião.

Para se realizar a eleição do Presidente da Comissão, suspenderei a reunião por dez minutos, a fim de que sejam feitas as chapas para iniciarmos a votação.

(Suspensa às 17 horas e minutos, a reunião é reaberta às 17 horas e minutos.)

O SR. OLAVO PIRES — As Bancadas, reunidas, houveram por bem, através de acordo, deliberar sobre a seguinte chapa: para Presidente: Senador João Menezes; para Vice-Presidente: Senador Ruy Bacelar.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Com a palavra o nobre Senador Carlos Chiarelli.

O SR. CARLOS CHIARELLI — Sr. Presidente, manifesto o meu apoio à indicação do Vice-Líder do PMDB, Senador Olavo Pires. Há, também, a concordância expressa, dentro da nossa Bancada, de apoio ao nome de V. Ex^a para Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tendo o nobre representante do PMDB apresentado nosso nome para compor a chapa, passo a Presidência desta reunião ao Senador Leopoldo Peres, para que S. Ex^a continue a dirigir os trabalhos. (Assume a Presidência o Sr. Leopoldo Peres.)

O SR. PRESIDENTE (Leopoldo Peres) — Como está o Senador Pompeu de Sousa substituindo o Senador Ruy Bacelar, convido S. Ex^a a assumir a Presidência.

(Assume a Presidência o Sr. Pompeu de Sousa.)

O SR. PRESIDENTE (Pompeu de Sousa) — Passemos à votação. (Procede-se à votação.)

O SR. PRESIDENTE (Pompeu de Sousa) — Passamos à apuração.

Oito votos para o Senador João Menezes, como Presidente; nove votos para Ruy Bacelar, como Vice-Presidente.

Convido o nobre Senador João Menezes a assumir a Presidência dos trabalhos. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Srs. Senadores, manifesto o meu agradecimento pela confiança de todos os Partidos com representação nesta comissão.

Ao assumir a Presidência desta Comissão, sei das responsabilidades que pesam sobre os meus

ombros. No entanto, espero poder contar com a colaboração de V. Ex^a, a fim de, na realidade, levar a bom termo esta comissão.

Aqui procurarei fazer todo o possível para atender ao que estiver dentro da realidade desta comissão. Espero que esta comissão, como discutido várias vezes no plenário do Senado, tenha como fulcro principal o esclarecimento.

Esta Comissão deve primar pela neutralidade, ser isenta, para poderem chegar a bom termo os seus trabalhos.

Confio que todos os Srs. Senadores colaborem.

Também, aqui, deixo a minha gratidão à Liderança e aos Companheiros do meu Partido, o PFL, que, neste acordo de Lideranças, indica o nosso nome para exercer esta espinhosa missão. Posso afirmar a V. Ex^a que vamos chegar a bom termo, vamos trabalhar dentro do respeito, dentro da ordem e da lei, e haveremos de chegar a resultados positivos, para esclarecer à Nação este fato tão falado durante estes últimos tempos.

O SR. ALEXANDRE COSTA (PFL — MA) — Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o nobre Senador Alexandre Costa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, não desejaria que a reunião de hoje ficasse apenas nas homenagens aos eleitos.

Tratando-se de uma comissão da maior importância para a Nação e para os Estados de Goiás e do Maranhão, requeiro a V. Ex^a que, consultado os pares, sejam os primeiros convocados o Governador de Goiás, Henrique Santillo, e o Governador do Maranhão, Epitácio Cafeteira.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a tem a palavra pela ordem.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, exatamente para contraditar a proposta do Senador Alexandre Costa, não que eu não queira que S. Ex^a venham — devem vir, é muito importante que venham —, parece-me que a Comissão teria que, simultaneamente, preocupar-se com os dados de que precisa, para poder começar a examinar os números concernentes ao objetivo dos nossos trabalhos.

Então, é fundamental uma vinda, quase que preliminar, do Presidente da VALEC, Dr. Paulo Vivacqua, que deveria trazer a esta Comissão todos os elementos da concorrência — os estudos preliminares, o estudo básico, o projeto de engenharia da Ferrovia — se a VALEC já o tiver —, para que possamos examinar o assunto, que inclusive, gerou esta Comissão Parlamentar de Inquérito. Não estava presente, naquele dia, à sessão do Senado — estava acompanhando os Governadores do PMDB do Nordeste que tinham ido ao Sr. Ministro da Fazenda —, quando houve aquela denúncia e sei que todo o Senado levantou-se. Foi exatamente daquela discussão que surgiu esta Comissão Parlamentar de Inquérito.

Assim, independentemente da maior alegria de dizer que deveremos receber os Governadores e os Ministros, que se tragam os documentos, porque a Comissão tem 60 dias para trabalhar e V. Ex^a há de imaginar como vai ser complexo

examinarmos todo esse processo da concorrência.

É a colocação que faço à Presidência.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, se V. Ex^a se der ao trabalho, a que naturalmente o Senador Affonso Camargo não se deu, de ler o requerimento do Senador Mansueto de Lavoura — S. Ex^a pede que aqui também seja estudada a viabilidade da obra.

Pedi a prioridade para a viabilidade da obra. O Senador Affonso Camargo está pedindo a prioridade para os fatos que se supõe terem acontecido na concorrência pública.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Pois não. Ouço o aparte de V. Ex^a.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Nobre Senador, a Resolução já determinou. O meu pedido foi colocado numa ordem: em primeiro lugar, a averiguação das irregularidades; em segundo lugar, uma análise sobre a viabilidade econômica-financeira da Ferrovia Norte-Sul.

Este é um assunto, salvo melhor juízo, já decidido. No momento em que assinamos a Resolução — e V. Ex^a é um dos ilustres signatários, já aprovamos que, em primeiro lugar, temos que averiguar as irregularidades e, em segundo lugar, fazer uma análise da viabilidade econômica dessa Ferrovia.

É matéria vencida, Sr. Presidente, e os que estamos aqui já decidimos quando assinamos a própria Resolução que criou esta CPI.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, concordo que seja revezado: eu, que requeiri primeiro, sobre viabilidade, o Senador Affonso Camargo requererá seja ouvido o Presidente da VALEC. Proponho que seja ouvido pela manhã; o outro, à tarde.

O SR. POMPEU DE SOUSA — Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vou responder, primeiramente, à questão de ordem.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não estou levantando questão de ordem, Sr. Presidente. Estou requerendo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O Senador Alexandre Costa está pedindo que sejam convocados os Governadores Henrique Santillo e Epitácio Cafeteira. O Senador Affonso Camargo já está pedindo para que seja convocado o Dr. Paulo Vivacqua.

Podemos votar, aprovar essas convocações, mas não os vou convocar para amanhã, porque, primeiro, vou marcar uma reunião da Comissão para que se faça um roteiro dos seus trabalhos. Dentro desse roteiro, então, iniciaremos a melhor maneira de chegar aos bons resultados.

Esté é o ponto de vista da Mesa. Não há nenhum mal em colocarmos em votação este requerimento, o que não quer dizer que eles sejam ouvidos amanhã, sejam convocados para ama-

nhã. Não. Vamos estabelecer uma ordem de trabalho nesta Comissão. Se não estabelecermos uma ordem de trabalho, não chegaremos nunca ao ponto determinado.

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra ao nobre Senador Iram Saraiva, que solicitara a palavra anteriormente.

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, uma vez que o próprio autor do pedido da criação da Comissão Parlamentar de Inquérito definiu bem a que ela se propõe — apurar irregularidades e estudos de viabilidade —, a autoridade que devia ser ouvida, e desde que o Plenário concorde, tem que ser o próprio Ministro, que está superior, inclusive, ao próprio requerimento feito pelo ilustre Senador Afonso Camargo.

A minha sugestão, portanto, que seja ouvido o Sr. Ministro José Reinaldo Tavares.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o nobre Senador Pompeu de Sousa.

O SR. POMPEU DE SOUSA — Apenas quero lembrar a V. Exª, Sr. Presidente, que a Comissão ainda não está devidamente constituída, de vez que V. Exª não nomeou o Relator. Precipitaram-se, Sr. Presidente. O Relator compõe a Mesa e é "magna pax" na ordenação dos trabalhos. De forma que sem a presença do Relator, qualquer outra decisão falece de legalidade.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — É oportuna a questão de ordem de V. Exª

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, não está escrito em nenhum lugar — nem no Regimento, nem na tradição das Comissões. Mesmo porque nomear o Relator é um ato de V. Exª — pode ser agora, amanhã ou depois de amanhã. Isto não impede que, agora, outras decisões sejam tomadas, sem que V. Exª nomeie o Relator, que a curiosidade está aqui a saber quem será. Nenhum de nós sabe ainda quem será.

Espero que V. Exª defira ou indefira o meu requerimento e os dos Senadores Afonso Camargo e Iram Saraiva.

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra V. Exª

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, insisto na questão de ordem colocada pelo nobre Senador Alexandre Costa.

Realmente não há nada que impeça que V. Exª ouça o Plenário com relação às pessoas que devem ser ouvidas, até porque elas não serão ouvidas hoje — V. Exª disse-o bem — e o Relator já estará escolhido quando forem ouvidas essas pessoas.

Insisto que o Plenário seja ouvido sobre os nomes propostos.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vou designar, nesta oportunidade, o Relator — para satisfazer o nosso representante do Distrito Federal. Convido o Sr. Senador Mansueto de Lavoura, a quem peço torne parte da Mesa. (Palmas.)

Quanto às questões de ordem e os requerimentos formulados, são da alçada da Presidência.

Declaro que, neste momento, aceito o requerimento da convocação do Governador Henrique Santillo, do Governador Epitácio Cafeteira, do Dr. Paulo Vivacqua e do Sr. Ministro dos Transportes, Dr. José Reinaldo Tavares.

Vamos, prosseguir com os nossos trabalhos. Na reunião de hoje, como disse, precisamos realmente organizar um roteiro. Posteriormente, conversarei com o Sr. Relator e também com os Srs. Senadores, e designei uma Comissão para organizar este roteiro juntamente com o Relator.

Temos o Senador Mansueto de Lavoura, como Relator, os Senadores Alexandre Costa e Iram Saraiva para trabalharem nesse roteiro.

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra V. Exª para uma questão de ordem.

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Presidente, requeiro a V. Exª providencie junto ao Ministério dos Transportes uma cópia do edital e de toda a documentação concernente à referida concorrência, para que essas cópias sejam distribuídas aos Srs. Membros desta Comissão, a fim de que possam inteirar-se melhor da situação.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O requerimento de V. Exª será atendido.

De antemão, a próxima reunião fica marcada para segunda-feira, às 9 horas e 30 minutos, nesta mesma sala quando já deverá haver um roteiro para ser discutido entre os Srs. Senadores.

Nada mais havendo a tratar, está encerrada a presente reunião.

2ª REUNIÃO, REALIZADA EM 8 DE JUNHO DE 1987

Aos oito dias do mês de junho do ano de mil novecentos e oitenta e sete, às nove horas e cinquenta minutos, na Sala da Comissão de Economia, presentes os Senhores Senadores João Menezes (Presidente), Mansueto de Lavoura (Relator), Afonso Camargo, Iram Saraiva, Mauro Borges, Alexandre Costa, Olavo Pires, Leopoldo Peres e Pompeu de Sousa, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito, destinada a apurar irregularidades divulgadas no Jornal **A Folha de S. Paulo**, na concorrência para implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia.

Deixa de comparecer, por motivo justificado, o Senhor Senador Ruy Bacerlar.

Havendo número regimental, o Senhor Presidente declarou abertos os trabalhos da Comissão e franquea a palavra aos Senhores membros, no sentido de indicarem nomes ligados ao assunto ora em estudo na Comissão. Usa da palavra, pela ordem, os Senhores Senadores Pompeu de Sousa, Afonso Camargo, Alexandre Costa, Leopoldo Peres e Iram Saraiva.

A seguir, o Senhor Presidente suspende os trabalhos por dez minutos. Reaberta a reunião, o Senhor Presidente concede a palavra ao Senhor Relator para apresentação de proposta do roteiro dos trabalhos da Comissão.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às onze horas e, para constar eu, José Augusto Panisset Santana, Assistente da Comissão, lavrei a presente Ata que, lida e aprovada será

assinada pelo Senhor Presidente e irá à publicação.

ANEXO À ATA DA 2ª REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, CRIADA ATRAVÉS DA RESOLUÇÃO Nº 41, DE 1987, DESTINADA A APURAR IRREGULARIDADES DIVULGADAS NO JORNAL A FOLHA DE S. PAULO NA CONCORRÊNCIA PARA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NORTE-SUL E ANALISAR TODOS OS ASPECTOS DA VIABILIDADE SÓCIO-ECONÔMICA DAQUELA FERROVIA, QUE SE PUBLICA COM A DEVIDA AUTORIZAÇÃO DO SENHOR PRESIDENTE:

Presidente: Senador João Menezes
Relator: Senador Mansueto de Lavoura
(Íntegra do apanhamento taquigráfico da reunião.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Havendo número regimental, declaro aberta a reunião da CPI, da Ferrovia Norte-Sul. (Falha na gravação.)

Falei com ele por telefone no sábado e pedi que viesse e trouxesse aqui os dados necessários. Deve chegar, porque falei com ele, ontem, de novo, pelo telefone, para que trouxesse o roteiro de como a comissão vai funcionar.

A resolução que convocou a comissão diz:

"Nos termos do art. 170, alínea "a", do Regimento Interno do Senado Federal, é constituída uma Comissão Parlamentar de Inquérito, composta de nove membros, para o fim de, no prazo de 60 dias, apurar as irregularidades divulgadas no Jornal **Folha de S. Paulo**, na concorrência para implantação da Ferrovia Norte-Sul, e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia."

São estes os termos da Comissão Parlamentar de Inquérito e é dentro deste diagrama que espero que esta comissão funcione.

Precisamos ver bem aqui esta questão de horário da abertura da comissão. Vamos procurar cumprir certo o horário tanto quanto possível; se marcamos uma reunião para as 9 horas geralmente começa às 11 horas, pois cada um dos Srs. Senadores tem as suas obrigações em outras comissões. Já estamos aqui com 25 minutos de tolerância. Por isso, abri a reunião, para ver o que vamos fazer.

Sabemos que na última reunião foi pedida a convocação do Ministro dos Transportes; a do Dr. Paulo Vivacqua, da VALEC; a convocação do Governador Epitácio Cafeteira, do Estado do Maranhão; e a convocação do Governador Henrique Santillo, do Estado de Goiás.

Vou hoje entrar em contato com os governadores do Maranhão e de Goiás, para acertar com S. Exªs o convite para que aqui compareçam. Se não comparecerem a convite, faremos então a convocação. Hoje entrarei em contato com S. Exªs para determinar o dia dessa vinda.

Veremos se, em cada reunião, possamos ouvir logo dois ou três de uma só vez, e não marcamos uma reunião para ouvir um cidadão apenas; mesmo que demoremos mais tempo, ouviremos dois ou três no mesmo dia, para podermos levar a bom termo esta Comissão.

São estas as primeiras informações que tenho que dar nesta reunião de hoje. Estou à disposição dos Srs. Senhores para qualquer assunto.

O SR. POMPEU DE SOUSA — Sr. Presidente, peço a palavra, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra a V. Ex^a, pela ordem.

O SR. POMPEU DE SOUSA — Em matéria de convocação, entreguei a V. Ex^a, Sr. Presidente, um pedido do Senador Ruy Bacelar de convocação, se não me engano, do Presidente do GEIPOT.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, volto ao problema do funcionamento da CPI. Estou de pleno acordo com V. Ex^a, e será lamentável que numa CPI desta importância daqui a pouco as reuniões comecem a se rarear ou venha a acontecer o que ocorreu hoje.

Farei um relato cronológico. Estive aqui às 9 horas e 31 minutos, e às 9 horas e 33 minutos chegou o Senador Iram Saraiva. Como estamos acostumados a que os prazos não se cumpram — está aí de novo o Senador para não me deixar mentir —, só nós dois estávamos aqui. Como o meu gabinete é aqui embaixo, e S. Ex^a tinha um interurbano para fazer, saímos, para voltar imediatamente. É o tal problema do horário brasileiro, que ninguém cumpre, e, cada vez que há um atraso, a perda de tempo é de todos que estão esperando.

Então, é muito importante V. Ex^a se definir. Vamos ter um horário, vamos combinar, inclusive, os tais dez minutos, no máximo quinze minutos de espera. Se não houver número suspende-se a reunião. Os componentes que não vierem já sabem que foi suspensa, porque não vieram. Solicitaríamos aos senhores que não puderem vir peça substituição na comissão, senão não vamos chegar a nada. Não é uma comissão dessas que pode ficar aí dois, três, quatro, cinco, seis meses, porque não é isso que o povo está esperando. Temos que chegar a uma conclusão, qualquer que seja, e a uma conclusão urgente, porque é problema que está aí.

Estou dizendo isto para reforçar a opinião de V. Ex^a Louvo, inclusive a sua disposição de definir que todos saibam que a partir, vamos dizer, de dez minutos de tolerância, se não houver número, V. Ex^a suspenderá a reunião e passa para outro dia.

Tem que ser assim, senão não vai ser possível trabalhar.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Fico grato a V. Ex^a pelo apelo.

O nosso horário vai ser o do Senado, quer dizer, vamos ter hora certa, vamos começar na hora certa, mesmo porque não precisamos de número para fazer a comissão funcionar. Quando formos ouvir um depoimento, de acordo com o Regimento, se estivermos presentes apenas eu e o Relator, vamos ouvi-lo. Todos estão muito interessados nesta comissão e têm de comparecer. Vamos comparecer nos horários certos aqui. Temos nesta comissão que fazer qualquer coisa que não seja essa rotina de se marcar para as 10 horas e começar-se ao meio-dia. Se o horário for às 10 horas, vai ser às 10 horas. Se Deus quiser vai ser às 10 horas. Temos de aproveitar todos

os prazos, porque temos apenas 60 dias para concluir esta comissão, o que espero cumprir. Para isso preciso da colaboração de V. Ex^a. Quem não quiser, quem não puder vir, então, não venha, faz-se a substituição. Acredito que todos queiram vir. Esta primeira de hoje é porque realmente todos se habituaram ao fato de se marcar para as 9 horas e só se começar ao meio-dia. Conosco vai começar na hora certa. Quem não estiver presente, paciência. Depois ninguém poderá reclamar de que não esteve presente à reunião.

De acordo com o Regimento, repito, podemos fazer a reunião, não precisamos de número, a não ser para deliberação, que depende do plenário. A Comissão vai andar, vai caminhar.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, no sentido dessa busca da eficiência dos resultados, temos dois temas claros na colocação: o problema de eventuais irregularidades na concorrência e o problema da viabilidade econômica, dois assuntos concernentes à mesma obra, mas bastante diferentes um do outro.

Minha sugestão é no sentido de que procuraremos fazer com certa simultaneidade o tratamento dos dois assuntos.

Por exemplo, o Senador Alexandre Costa propôs a vinda dos governadores, que só vão enobrecer os nossos trabalhos. Os governadores certamente virão aqui para mostrar as vantagens da ferrovia. Na minha opinião, S. Ex^a são os dois maiores iludidos com essas vantagens, mas esta é minha opinião. S. Ex^a virão aqui para dizer das vantagens. A vinda de S. Ex^a aqui não terá nada a ver com o problema das eventuais irregularidades da concorrência. Então, era importante procurássemos não atrasar muito o outro problema.

Minha sugestão é que, na medida em que se tragam os governadores, ou no dia seguinte, evidentemente, pois não poderia ser na mesma reunião, no mesmo dia ou no dia seguinte, em outra reunião, se procurasse trazer aqueles que nos poderão esclarecer com relação ao problema da concorrência, como é o caso do Presidente Paulo Vivacqua, ou mesmo o caso — conforme a proposta do Senador Ruy Bacelar — do Presidente do Geipot que é responsável por esse documento que V. Ex^a já nos encaminhou, o relatório do Geipot.

A minha sugestão, então, é esta: procurássemos simultaneamente, atender às duas coisas: a viabilidade, de um lado, e o problema das irregularidades, de outro.

O SR. POMPEU DE SOUSA — Sr. Presidente, talvez, outro fator negativo para o *quorum* seja o fato de esta reunião se realizar numa segunda-feira e os "viadores" costumam chegar às terças-feiras. Talvez fosse o caso de não se realizar reuniões às segundas-feiras. De minha parte, moro aqui, em Brasília, estou aqui de segunda a domingo, sábado, feriado, tudo, não me ausento. Talvez seja um fator a ser considerado, Sr. Presidente.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Pois não, tem a palavra V. Ex^a.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, eu me encontrava com o Senador Mansueto de

Lavor justamente concluindo o roteiro do caminho a ser traçado. Já na sexta-feira me reunia com o Senador Iram Saraiva, e combinávamos.

Ainda nesta reunião, dentro de uns 15 minutos, V. Ex^a terá o caminho que traçamos para esta comissão, está sendo datilografado. Resolvemos fazer mais extenso, mais analítico, abrir, para que aqui pudessemos elucidar o que todos os membros da comissão desejam.

Enquanto isso, Sr. Presidente, não vejo nada que crie obstáculos a V. Ex^a ir tomando providências. Por exemplo, o Senador Affonso Camargo já acusava a viabilidade da ferrovia antes da concorrência. Não havia concorrência, havia só a viabilidade, era o que S. Ex^a acusava, razão pela qual propus que o primeiro a ser ouvido fosse o Governador de Goiás. Por quê? Porque iria falar sobre a viabilidade da ferrovia que atravessa o seu Estado de norte a sul.

Mas como aqui o que se deseja é apurar, e pouco importa que venha o primeiro ou venha o segundo, acordei com o Senador Mansueto de Lavor de o Presidente da Valec ser o primeiro ouvido. V. Ex^a já pode comunicar-se com S. Ex^a hoje, e saber se ele deseja ser ouvido quinta-feira, porque os dias que fixamos foram terças e quintas-feiras, e o horário será determinado por V. Ex^a, para conciliar os interesses dos Srs. Constituintes.

Não posso fixar um horário rígido, porque não sei se os membros a essa hora ou nesse momento estão em alguma comissão temática a discutir os interesses maiores da Nação.

Na terça-feira, será ouvido o Governador de Goiás, ou poder-se-á intercalar: um fala sobre viabilidade e o outro, sobre as acusações da concorrência, de acordo com requerimento dos Srs. Membros da comissão.

O SR. AFFONSO CAMARGO — É exatamente o que estava dizendo ao Presidente, que deveríamos trabalhar paralelamente, porque são dois assuntos e um não deve perder para o outro.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Foi um entendimento rápido, que não chegou a gerar discussão.

De maneira que, mesmo antes de V. Ex^a ver o teor do roteiro que traçamos, que naturalmente irá ser modificado, porque se trata de uma proposta, V. Ex^a poderá mandar entrar em entendimento com o Presidente da Valec, para saber se ele deseja ser ouvido na quinta-feira. Uma das coisas que estamos acordando na comissão é o prazo. Coloquei o nome "fatal", e o Senador Mansueto de Lavor, mais democrata, entendeu, que "fatal" era muito forte, e que o prazo deveria ser determinado, apenas 60 dias, justamente para não ocorrer o que vem acontecendo no Senado, desde que aqui sou membro, de as comissões rolarem anos e anos, sem darem as soluções e as suas conclusões. Então, a comissão terá o prazo determinado; depois de 60 dias será lido, aqui, o relatório, será apreciado pelo Plenário. Mesmo que V. Ex^a tenha que convocar reuniões extras, além das duas semanais, quantas necessárias, para que seja o primeiro trabalho de Comissão de Inquérito a terminar num prazo no Senado da República.

O SR. LEOPOLDO PERES — Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Com a palavra o Senador Leopoldo Peres.

O SR. LEOPOLDO PERES — Sugiro, Sr. Presidente, tão logo seja ouvida a questão de ordem do Senador Iram Saraiva, passemos a ouvir o Sr. Relator, para saber qual é o roteiro proposto por S. Ex^a, e, depois de discuti-lo e aprová-lo, saberemos como, realmente, encaminhar os trabalhos da comissão.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Estamos aqui tomando pé, para fazer tudo direito e tocar para a frente.

O Senador Iram Saraiva tem a palavra.

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, ainda em relação às colocações dos Senadores Affonso Camargo e Alexandre Costa, nossa preocupação é a mesma. Enquanto o roteiro não chega — participamos, também, da sua elaboração — determinadas providências podem ser tomadas. Entendo — como no roteiro coloquei — que uma das peças fundamentais, em razão de que o jornalista Jânio de Freitas é o autor da denúncia, que pedíssemos à Polícia Federal e também ao Ministério dos Transportes encaminhassem os depoimentos prestados por esse jornalista, porque, com base nesses documentos, e não apenas no seu editorial, no seu artigo — porque esses já foram prestados perante as autoridades competentes — para instruir, também, esta CPI, porque se trata de uma denúncia de que a Nação tomou conhecimento e que agora precisa ver qual é a colocação feita pelo jornalista. É uma providência que já pode ser tomada inicialmente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Os três senadores não estavam presentes e fiz uma pequena exposição, dizendo que esta comissão vai funcionar. A hora para começar vai ser a hora de começar, porque, expliquei, não podemos marcar 9 horas e começar às 11h, pois, assim, atrapalha a vida de todos. Então, se marcarmos para 9 horas, é 9 horas; meia-noite, é meia-noite a reunião da comissão. Quero que fique bem certo, porque, se não estiverem presentes, posso, de acordo com o Regimento, levar adiante a reunião e ela será feita nos dias e horas marcados; somente teremos uma tolerância de 10 ou 15 minutos — mais que isto não daremos — para que cheguemos a determinado ponto. Portanto, vou fixar os horários dos dias das reuniões.

Em princípio, vamos ver o que o relatório diz, porque me interessei por isso desde o primeiro dia, falei ao telefone com o Senador Mansueto de Lavor, procurei falar com o Senador Alexandre Costa e com o Senador Iram Saraiva, mas não tive a sorte de encontrá-los desde sábado.

O horário, em princípio é este, mas vou convocar, toda vez que entender necessária, uma reunião para o dia que for necessário e avisarei a V. Ex^a com tempo para comparecimento.

Também nessa parte dos governadores e ministros, tenho que seguir certo ritmo, do qual não posso fugir, uma vez que vou primeiro convidá-los, em vez de convocá-los, vou convidá-los a comparecer aqui. Vou entrar em contato com S. Ex^a imediatamente. Também não vamos, num dia, fazer uma reunião para ouvir uma pessoa; vamos chegar aqui na reunião e ouvir três, quatro, o que der, porque é muito melhor passarmos

uma manhã inteira ouvindo do que ouvir uma pessoa e marcar outro dia para outra.

Será esta a orientação da presidência da comissão.

— Temos, por exemplo, um caso interessante, que levo ao conhecimento de V. Ex^a. Fiz um discurso na Câmara um colega nosso, constituinte, o Deputado Manoel Moreira, vou também entrar em contato com S. Ex^a e ver se se dispõe a vir aqui conversar e fazer uma explicação para a comissão do discurso que pronunciou na Câmara, e publicado nos jornais que tenho aqui.

De modo que são estas as providências iniciais que estamos tomando, para que, quando realmente começamos a ouvir as testemunhas, iniciemos a todo vapor.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, o convite é mera gentileza. Pela lei é convocação, tanto faz para ministro, como para jornalista.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não há mal nenhum em convidarmos, porque, se fizerem a convocação, S. Ex^a pode dizer que vem daqui a 30 dias, de acordo com a lei, ou seja, S. Ex^a é quem vai marcar o dia. Conversando diretamente, conseguiremos que venha imediatamente. Por isso entendo que é muito melhor.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O nosso colega da Câmara, prefiro conversar com S. Ex^a do que chamá-lo, mandando uma convocação para depor aqui.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Se for uma convocação sobre a ferrovia, vamos ter...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — S. Ex^a faz acusações muito profundas, inclusive da influência de multinacionais, cita até nomes de multinacionais que estão interessadas na construção da ferrovia.

— Este esclarecimento é muito importante para esta comissão, para vermos que influências estão se verificando.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Permita-me, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem V. Ex^a a palavra.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Regimentalmente, V. Ex^a pode fazer reuniões sem número, mas, *data venia*, é um precedente ruim. Não é por aí que V. Ex^a vai estimular a presença dos companheiros na comissão. Seria melhor pedir que venham.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Senador, pedir que venham vou pedir, vou convocar todos eles.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não existe fato mais decepcionante, porque já assistimos, a várias vezes, alguém vir prestar depoimento na comissão, está o Presidente, está o relator, às vezes um senador só, e alguém prestando depoimento. Então, é importante assumissemos um compromisso para que realmente todos venham, e o façam no horário.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a há de entender que o compromisso, a responsabilidade do andamento desta comissão cabe a nós. Se não andar, se não fizer, foi o Presidente que

não fez andar. Então, não é nossa ausência que não se vai andar. Todos que fazem parte da comissão, que fizeram até questão de comparecer aqui para fazer parte da comissão, têm interesse de vir. Se não vêm, é porque não têm interesse. E esse desinteresse ou será por uma ausência total, substituição, ou, então, vai passar a vir nos dias da comissão. Pode ser que, uma vez ou outra, haja um fato de força maior. Espero não acontecer com todos.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Para que não haja dúvida, V. Ex^a deveria autorizar o secretário, não somente por escrito, fazer a convocação como, 24 horas antes, pelo menos telefonar para cada membro da comissão.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não vou autorizar. Vou pessoalmente fazer essa convocação e vou assiná-la para que não fique sob a responsabilidade do secretário. Vou assumir a responsabilidade de fazer as convocações.

Se já tivermos aqui o roteiro, poderemos dar uma lida.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente e nobres colegas senadores, realmente nos sentimos alegres pelo fato de que o Presidente desta CPI assume esta determinação de fazê-la não apenas funcionar como a de cumprir seus objetivos. Congratulo-me com V. Ex^a Sr. Presidente. É verdade que é o seu dever, mas como há quase uma tradição de que as CPI nas Casas parlamentares são meras decorações, não será este o destino desta CPI. Inclusive, como autor da proposta da resolução para constituição desta CPI, coloquei o prazo de 60 dias, e não foi de maneira desavisada. É porque considero que este assunto é um daqueles que não podem ser protelados, a administração pública está em jogo. Enquanto esta CPI estiver funcionando, a discussão está na rua, na imprensa, em toda parte. Então, qualquer medida parece, assim, apressada, açodada, precipitada, insuspeita. Não é este o nosso desejo. Nosso desejo é que a CPI cumpra os seus objetivos, os objetivos para os quais foi ela instituída. O relator espelhará o resultado dos trabalhos da CPI. Por mais que tenha essa ou aquela posição pessoal, meu compromisso, assim como o compromisso do Presidente, é o de fazer com que a CPI tenha a eficiência necessária para chegar ao fim, inclusive com horário de trabalho mais ou menos rígido. Meu compromisso perante os nobres pares é de que o relatório será extraído dos trabalhos da CPI e não da minha cabeça ou das minhas posições, ou das minhas idéias, que, aliás, são conhecidas de todos. Não preciso mais repetir aqui, não sou contra a construção de ferrovias, nem da Norte—Sul, nem no Nordeste, nem no Sul, nem em coisa nenhuma, porque vamos analisar e ver a irregularidade que foi apontada e também a questão da oportunidade e tudo mais.

Ainda em referência ao objetivo da reunião de hoje, deve estar chegando agora um texto escrito. Tivemos designados pelo Sr. Presidente na reunião de instalação, o Senador Alexandre Costa, o Senador Iram Saraiva e a minha pessoa, enquanto Relator, tivemos que oferecer uma proposta conjunta. Essa proposta chegou por escrito, da autoria do Senador Iram Saraiva. O Senador Alexandre Costa e eu examinamos até agora, tivemos que negociar algumas coisas, daí por que

chegamos um pouco atrasados a esta reunião, pois estávamos reunidos no gabinete do Senador Alexandre Costa, negociando uma pauta e um pequeno regimento que será proposto aqui. Está demorando um pouco, deve estar chegando. É por escrito, para que os companheiros possam avaliar, mas uns pontos gerais já foram estabelecidos e gostaria de antecipá-los.

Primeiramente serão submetidos à Presidência, para esta os submeto ao Plenário desta CPI, duas propostas: uma, relativa a diligência — os documentos a serem requisitados, inclusive junto aos órgãos públicos envolvidos com esse **affaire** da ferrovia Norte-Sul; outra, de calendário dos depoimentos, ficando naturalmente já registradas algumas sugestões, sugestões levantadas por alguns dos colegas senadores, entre elas a do Senador Iram Saraiva, no que toca ao depoimento do Governador de Goiás, e surgiu também o depoimento do Governador do Maranhão, principalmente a idéia de que, tendo a CPI praticamente duas finalidades, a de averiguação de uma suposta fraude e a da análise da viabilidade econômico-financeira e técnica da ferrovia, far-se-ia, então, uma alternância entre esses depoimentos.

Como da resolução consta, primeiro, a averiguação das irregularidades denunciadas pelo Jornalista Jânio de Freitas, a primeira audiência seria com o Presidente da VALEC e com o Diretor de Engenharia dessa empresa, que foi o Diretor de Engenharia responsável pela concorrência anulada, depois, se alternaria um segundo depoimento, com o Governador de Goiás. Haveria outro depoimento sobre o primeiro assunto, sempre se alternando. Outras idéias estão aí. Espero não demore mais a proposta deve estar chegando, está sendo datilografada.

O SR. IRAM SARAIVA — Permite V. Ex^a um aparte? (Assentimento do orador.)

Só para colaborar. A proposta de ser ouvido pela Comissão o Governador Henrique Santillo é de autoria do Senador Alexandre Costa. S. Ex^a apenas propôs que o Ministro dos Transportes fosse ouvido e, além, dele, o presidente do inquérito no Ministério, e que o depoimento prestado pelo Jornalista Jânio de Freitas fosse exarado do seu depoimento na Polícia Federal.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Retifico, então: a idéia foi do Senador Alexandre Costa. Foi uma confusão minha.

A proposta de um pequeno regimento, que será lido daqui a pouco, está sendo apenas datilografada, é inteiramente aberta, no sentido de que dá idéia de que, submetida e aprovada pelo Plenário, teremos um espaço para os depoimentos. Se, em qualquer etapa dos trabalhos da CPI, houver necessidade de serem requisitados outros documentos ou serem ouvidos outros depoimentos, não será vedada, absolutamente, basta que o plenário aprove.

O SR. IRAM SARAIVA — Permita-me informar a V. Ex^a que, requerido também fosse ouvido o Ministro do Planejamento, do ponto de vista orçamentário.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Estamos aguardando, porque houve uma conversa um tanto longa com o Senador, para negociarmos algumas coisas. Claro que tudo será submetido ao Plenário. Então, aguardemos um pouco.

Talvez algum companheiro tenha questão a levantar, inclusive relativa a antecipações, porque a sugestão que apresentei foi que se tivesse uma comunicação informal com o Presidente da VALEC, para, depois, passar-lhe um telex, no sentido de que pudesse vir fazer o seu depoimento logo na quinta-feira, a fim de que não se perdesse pelo menos uma semana mais. A minha idéia era que essa reunião deveria ter sido logo no dia seguinte à reunião de instalação, para não haver um hiato tão grande. Praticamente perdemos uma semana e arrisca-se dando o prazo para que os depoentes respondam ou confirmem as datas, e podemos perder mais outra semana, e o nosso prazo é muito estreito.

Ouçõ o nobre Senador Pompeu de Sousa.

O SR. POMPEU DE SOUSA — Pergunto a V. Ex^a por que limitamo-nos, com relação ao jornalista Jânio de Freitas, a pedir cópia do depoimento dele na Polícia Federal, como requereu, se não me engano, o Senador Iram Saraiva.

Na verdade, considero a letra fria de um depoimento escrito, que passa pelo escrivão, e, além do mais, é na Polícia Federal, muito diversa da letra viva de um depoimento oral perante uma Comissão Parlamentar de Inquérito, que dá outro nível, outro **status**, outra condição ao depoente, para que ele possa falar com mais desembaraço e diante da majestade do Congresso Nacional, depois do Senado Federal.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A sugestão é do Constituinte Iram Saraiva, a minha proposta é diferente.

O SR. LEOPOLDO PERES — Permite V. Ex^a outro aparte?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A minha proposta é diferente e, enquanto relator, necessito ouvir o jornalista Jânio de Freitas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Estamos aqui discutindo o que está determinado no Regimento do Senado. Pelo Regimento do Senado posso requerer perante qualquer repartição pública ou autarquia as informações e documentos que a comissão julgar necessários. Já tendo essa autorização regimental no Regimento da Casa, e, segundo, também podemos pedir a cópia do depoimento do Jornalista, mesmo assim, entendendo que a presença de S. S^{rs} é indispensável, porque vamos fazer um inquérito no Senado, embora possamos requerer depois a cópia dos depoimentos que tenham sido prestados, aqui ou acolá, para podermos fazer uma comparação.

Mais uma informação: o Senador Itamar Franco fez uma carta renunciando o seu lugar na comissão; no mesmo dia da eleição, estive no gabinete do Senador Itamar Franco e fiz todo o apelo possível a S. Ex^a para que continuasse na comissão. S. Ex^a alegou várias razões e eu disse até que não iria divulgar a sua carta, mas já vi nos jornais publicada a carta e já dão como membro da comissão o Senador Mauro Borges.

Então, dou esta explicação: estive pessoalmente com o Senador Itamar Franco, fiz o possível e o impossível para que continuasse na comissão, inclusive afirmando que não iria dar conhecimento da sua carta, mas, como a vi publicada nos jornais, entendo perdeu a finalidade a minha ação.

Já tenho uma idéia do relatório que V. Ex^{as} fizeram, marcaram os dias e estabeleceram uma forma de convocação das pessoas que virão depor na comissão. Poderíamos, com um espaço maior fazer, logo de saída, as convocações do Presidente da VALEC, do GEIPOT, do Sr. Jânio de Freitas e do Governador Henrique Santillo. Fariamos logo as quatro convocações para terça-feira.

Outro ponto que temos de examinar é que, pelo Regimento do Senado — estou esclarecendo logo tudo —, às pessoas que não residirem em Brasília o Senado fica incumbido de lhes dar passagem. Por isso, quero ganhar esse espaço, para poder acertar todos esses detalhes, a fim de deslancharmos de uma vez.

Na próxima semana virão 8 pessoas. Distribuiremos na terça-feira umas 4 ou 5, e, na outra quinta, outras 4 ou 5. Esta é uma idéia mais positiva.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Uma sugestão, Sr. Presidente.

Concordo com V. Ex^a não seja um só depoente em cada reunião, porque o prazo é curto. Não se pode é misturar as coisas. Se vamos trazer o Presidente da VALEC, e se eu, como relator, acho importante ouvir também aquele que foi responsável direto pela concorrência, o diretor da Engenharia, não vejo razão para não trazê-los aqui de uma só vez.

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, pela ordem.

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

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, devo esclarecer ao Senador Pompeu de Sousa que foi pela melhor forma processualista que pedi os depoimentos prestados, tanto no Ministério quanto na Polícia Federal. A partir do momento em que S. S^{rs} comparecer para depor pessoalmente aqui, vamos saber que tipo de depoimento se prestou lá, e saber também das incoerências que são cometidas. Estou realmente zelando pelo depoimento de S. S^{rs} aqui.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Todos os membros da comissão têm direito a convocar quantas autoridades forem necessárias, desde que envolvidas no problema, direta ou indiretamente, da ferrovia; bem como requerer quantos documentos se tornarem necessários. Claro que isso no roteiro está em aberto, não poderíamos, absolutamente, adivinhar quem os Srs. Membros da Comissão desejam convocar.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — O Diretor de Engenharia é o Dr. Francisco Cunha.

O SR. IRAM SARAIVA — Pela ordem, Sr. Presidente. (Assentimento do Sr. Presidente.)

O importante, pelo que já foi citado pelo Sr. Presidente ou por alguém, aqui, serão, no mínimo, duas reuniões por semana. Quando V. Ex^a falou em não misturar, entendi que como era para cuidarmos do problema das irregularidades da concorrência, deveríamos fazer uma sessão só sobre isso. Não adianta trazer aqui o Jornalista Jânio de Freitas com o Governador Henrique Santillo. São dois problemas completamente diferentes:

o Governador Henrique Santillo vem defender a viabilidade da Ferrovia; o outro denunciar um fato.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Isso não importa. A ordem dos fatores não altera o produto.

O SR. IRAM SARAIVA — Não. No caso altera, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não, não altera.

O SR. IRAM SARAIVA — O ideal para nós, estou propondo...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Dois e três são cinco, como três e dois são cinco também.

O SR. IRAM SARAIVA — ...a V. Exª para fazer o trabalho de forma que nos facilite. O assunto é concorrência, que venham 2, 3 ou 4 pessoas para discutir sobre este assunto; sobre viabilidade, no outro dia.

É só uma proposta que estou fazendo, porque facilita o nosso trabalho, o nosso entendimento.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Alguém mais deseja usar da palavra?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, faço uma solicitação de requisição de documento.

Nesse documento enviado pela Presidência aos Membros da Comissão, que se chama "A Concorrência 002/87", no item 654, folha 1.344, fala-se que "a redução do preço-base será aplicado uniformemente sobre todos os preços unitários contidos na planilha de preços".

Será muito importante termos conhecimento dessa planilha de preços. Assim, requiero à Comissão solicite o que se chama planilha de preço, exatamente os preços sobre os quais se deram as reduções na concorrência.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Deferido.

Então, vamos providenciar os depoimentos do Sr. Jânio de Freitas, do Presidente da VALEC, Dr. Paulo Vivácqua, do Diretor de Engenharia Francisco Cunha e do Governador Henrique Santillo. São quatro, não sei se dá para mais um. Talvez pudéssemos convidar logo o Presidente do GEIPOT. Não podem vir todos no mesmo dia.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, faço uma proposta: que V. Exª, num dia, convidasse o Sr. Paulo Vivácqua, o Presidente do GEIPOT, o Diretor de Engenharia, porque é tudo convergência, são pessoas que participaram; em outro dia, quem sabe, os dois Governadores, que vêm aqui, praticamente, para usar os mesmos argumentos.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vamos ouvir todos os que a Comissão resolver. Daí, providenciarei o depoimento do Governador Henrique Santillo, do Presidente da VALEC, do Sr. Jânio de Freitas e do Diretor de Engenharia. São 4 para terça-feira que vem, começando a reunião às 10 horas, porque pode haver problema de avião, etc.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não, Sr. Presidente, ficando assentado, que V. Exª pode consultar o Dr. Paulo Vivácqua, se quer depor quinta-feira, pois hoje é segunda.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vou consultá-lo, mas, em princípio, fica estabelecido isto, porque depois vamos, logo em seguida, convocar mais quatro que V. Exª decidirem. Temos depois o Governador do Maranhão, o Ministro dos Transportes, o Ministro do Planejamento...

O SR. POMPEU DE SOUSA — E cada depoimento poderá trazer elementos que possam talvez gerar outras convocações.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Já temos aqui oito pessoas para convocar. Vou providenciar para terça-feira próxima, às 10 horas, explicando logo que vai demorar a reunião, porque, se terminar ao meio-dia, está terminada; se continuar de tarde, continua, contanto que sejam ouvidos os quatro que vierem nesse dia. Se não se precisar interromper para o almoço, não se interrompe e ouvimos os quatro de uma só assentada.

Vou também requerer os documentos pedidos pelos Senadores Iram Saraiva e Affonso Camargo.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Pela ordem, Sr. Presidente.

Peço a V. Exª defina, então, que é terça-feira, porque tenho um problema pessoal, tenho uma viagem na quinta-feira. Se V. Exª disser que será na quinta-feira, vou suspender o compromisso.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tenho que ter espaço para acertar tudo isso. Hoje é a primeira reunião. Tenho de acertar. Se puder trazer mais depoentes na terça-feira, o farei nesse dia.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Então, a partir de terça-feira pegamos tempo integral.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tempo integral. Terça-feira, se precisar ir pela tarde adentro, iremos. Mesmo esta semana. V. Exªs têm reunião de comissões hoje e amanhã, as temáticas, inclusive tenho que ir lá também. É por isso que estou marcando para terça-feira.

Então, terça-feira que vem, às 10 horas. Estou marcando para as 10 horas porque pode ser que alguém venha de fora. Então, dentro desse espaço, terá chegado aqui. Vamos tomar as providências iniciais.

Espero a colaboração de V. Exªs nesta Comissão. O Relator vai ter muito trabalho. Vamos fornecer a S. Exª todos os dados que obtivermos, e S. Exª, da mesma forma, nos fornecerá os dados que obtenha, para que possamos ir preparando o trabalho final, que é muito importante.

O SR. RELATOR (Mansueto do Labor) — Permita-me, Sr. Presidente. (Assentimento da Presidência.)

O Tribunal de Contas da União vem de fazer um relatório acerca da Ferrovia Norte — Sul.

Solicito a V. Exª, Sr. Presidente, inclua, desde já, na relação de documentos a serem requisitados, todos os pareceres relativos à Ferrovia Norte — Sul emitidos recentemente pelo Tribunal de Contas da União.

O nobre colega sugeriu a vinda do Ministro do Planejamento. Inclusive, está havendo uma polêmica acerca do Ministro Dilson Funaro, um dos signatários do plano de financiamento de recursos para a Norte-Sul, depois ele teria dito que se arrependera e fizera só como uma espécie de presente de aniversário ao Presidente José Sar-

ney. É triste, pois é um homem público, assina e depois diz que é presente.

A minha proposta é que se convoque também o ex-Ministro da Fazenda Dilson Funaro para vir prestar depoimento, e naturalmente o seu sucessor, o Ministro Luiz Carlos Bresser Pereira, para dizer, realmente, se há possibilidade, se há dinheiro para isso.

O SR. — V. Exª me permite um aparte? Até para contraditar.

O SR. RELATOR (Mansueto do Labor) — Pois não.

O SR. — Meu caro Senador Mansueto do Labor, chega a ser um contra-senso convocar um ex-ministro que faz uma afirmação, depois desdiz, e de forma jocosa, até lamentável... creio que esta comissão não se está dando ao respeito em convidar...

O SR. RELATOR (Mansueto do Labor) — Se V. Exª quiser, inverte o nome do ex-Ministro e submete-se ao Plenário.

O SR. — Com o meu voto contrário. Inclusive, fosse apreciada agora esta sugestão, porque nem sequer ministro ele é mais. Não sei a que título ele iria depor nesta comissão.

O SR. RELATOR (Mansueto do Labor) — A nossa idéia é que os trabalhos decorram dentro do entendimento necessário a uma comissão de responsabilidade. Os olhos do País estão sobre nós aqui, e todos temos as nossas responsabilidades. É importante que venha aqui o ex-Ministro Dilson Funaro para fazer o seu depoimento. Ele demonstrou-se arrependido por ter assinado aquele documento que destinava recursos à ferrovia.

O SR. — É um ato de vontade. Se ele fez isso, já se arrependeu e não temos mais que ouvi-lo.

O SR. RELATOR (Mansueto do Labor) — V. Exª há de convir que o ex-Ministro Dilson Funaro exerceu, até bem pouco, o Ministério da Fazenda, portanto, um cargo de alta responsabilidade. Não é uma pessoa qualquer.

O compromisso que vamos propor, permita-me, Sr. Presidente, é que as pessoas, direta ou indiretamente, envolvidas com a Ferrovia Norte-Sul, devem ser ouvidas aqui. Não vejo por que vetar o Ministro Dilson Funaro, tanto é que eu estou pedindo os dois, o ex-Ministro da Fazenda e o atual Ministro da Fazenda.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, antes de terminar, solicito que se anotem também, na hora da discussão da viabilidade, duas pessoas que iam prestar depoimento com relação à alternativa hidroviária, o Dr. Benito Bruno, Consultor de portos, foi quem fez, inclusive, as primeiras denúncias quanto ao erro de busca de alternativa, e a Engenheira Isa Rondon, exatamente quem estudou o Programa Hidroviário Brasileiro, durante muitos anos, na Portobrás.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vamos expor o que já foi combinado para a próxima terça-feira. Vou providenciar todas as convocações aqui faladas, às 10 horas. Daqui para lá, conversaremos e veremos o que é necessário fazer, porque temos que fazer a Comissão de Inquérito do Senado, não vamos fazer Comissões de

Inquérito do Ministério da Fazenda, do Tribunal de Contas ou do que for, temos que fazer é a nossa Comissão de Inquérito, usando tudo aquilo que achamos necessário.

Então, fica combinado, a próxima reunião será terça-feira, às 10 horas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O roteiro é este. Foram marcados os dias e as convocações são mais ou menos essas. Vou entrar em contato também com o Deputado Manoel Moreira e ver se S. Ex.^a poderá vir logo.

O nobre Relator solicita esperemos chegue o roteiro que é mais ou menos o que já se falou.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Há algumas sugestões práticas, são apenas 5 minutos, e está no Gabinete do Senador Alexandre Costa.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Está suspensa a reunião pelo prazo de 10 minutos.

(Suspensa às 10 horas e 45 minutos, a reunião é reaberta às 10 horas e 55 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Está reaberta a reunião.

Tem a palavra o nobre Relator.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, a proposta de roteiro:

"Proposta de roteiro para os trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito sobre a Ferrovia Norte — Sul:

Nos termos do art. 37 da Constituição e dos art. 168 e seguintes do Regimento Interno do Senado Federal, temos a honra de submeter a esta egrégia CPI a proposta de roteiro para o desenvolvimento dos seus trabalhos.

A proposta ora apresentada, sem prejuízo de possíveis diligências e demais atos administrativos ou processuais necessários à boa condução das tarefas de que se incumbem esta CPI, visa a apuração rigorosa dos fatos, acolher o depoimento das personalidades mais notoriamente neles envolvidas.

Deste modo, sugerimos o seguinte roteiro dos principais eventos necessários à apreciação mais justa:

a) requerimento ao Il.^{mo} Sr. Diretor da Polícia Federal, solicitando cópia do depoimento e demais peças do inquérito sob a responsabilidade da Polícia Federal e sua conclusão;

b) requerimento ao Ex.^{mo} Sr. Ministro dos Transportes, solicitando cópia do inquérito realizado pela comissão instituída pela Portaria nº 227, de 14-5-87, e sua conclusão;

c) a comissão reunir-se-á duas vezes por semana, às terças e quintas-feiras, em horário determinado pelo seu presidente, de acordo com os interesses da Assembléia Nacional Constituinte;

d) serão convocadas quantas pessoas ou autoridades indicadas pelos Srs. Membros da comissão, desde que tal convocação se relacione, direta ou indiretamente, com o assunto objeto da CPI;

e) tratando-se de matéria urgente e de maior relevância, o prazo de 60 dias, constante da resolução que criou a CPI, deverá ser obedecido, salvo motivo de força maior;

f) concluídos os depoimentos, o relator terá um prazo de 15 dias, improrrogável, a fim de submeter as suas conclusões ao Plenário da Comissão;

g) os trabalhos constarão de dois itens;

1) requerimento de documentos e peças auxiliares;

2) depoimentos

h) cada depoente disporá de 40 minutos para a sua exposição e cada Membro da Comissão poderá arguir-lo durante 10 minutos. Esses tempos poderão ser prorrogáveis por decisão da Comissão;

i) poderão ser convocadas sessões extraordinárias, a fim de serem tomados depoimentos julgados indispensáveis."

Até o momento da redação, já tinham sido colhidas as seguintes sugestões, de acordo com tudo isto e a proposta a ser levada a este Plenário:

"Depoimento do Sr. Presidente da VALEC e do Sr. Diretor de Engenharia;

Depoimento do Sr. Governador do Estado de Goiás; Depoimento do Sr. Ministro dos Transportes; Depoimento do Sr. Governador do Estado do Maranhão."

Segue-se uma pauta de depoimentos propostos e o início do prazo de 15 dias para as conclusões, que seria no dia 16 de julho, e a apreciação do Relatório Final da comissão no dia 4 de agosto.

Estas sugestões são apresentadas pelos Senadores Alexandre Costa, Iram Saraiva e por mim próprio, enquanto relator.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Lida a proposta de roteiro aliás pedida por nós na última reunião, vamos seguir este roteiro tanto quanto possível.

Quanto ao prazo para o relatório, de 15 dias, depois conversaremos. Entendo um pouco grande, porque em 15 dias se terá mais tempo para preparar os elementos para esse relatório. O Senador Mansueto de Lavor, com a inteligência que Deus lhe deu, não precisará de 15 dias para colocar em Plenário.

Este relatório está muito bom, servirá de orientação para nossos trabalhos, e vamos cumprir tanto quanto possível, de acordo com o que nos faculta o Regimento da Casa e o Regimento que regula o funcionamento das CPI.

Agradeço aos Srs. Senadores.

Fica, como já foi determinado, a nossa reunião para a próxima terça-feira, às 10 horas.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os nossos trabalhos.

Está encerrada a presente reunião.

3ª REUNIÃO, REALIZADA EM 16 DE JUNHO DE 1987

Aos dezesseis dias do mês de junho do ano de mil novecentos e oitenta e sete, às dez horas e dez minutos, na Sala da Comissão de Economia, presentes os Senhores Senadores: João Menezes (Presidente), Mansueto de Lavor (Relator), Mauro Borges, Afonso Camargo, Alexandre Costa, Leopoldo Peres, Iram Saraiva, Edson Lobão, Ruy Bacelar, Olavo Pires e Pompeu de Souza, reúne-se a Comissão Parlamentar de Inquérito, destinada

a apurar irregularidades divulgadas no Jornal **A Folha de S. Paulo**, na concorrência para implantação da Ferrovia Norte — Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia.

Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos da Comissão e convida o Engenheiro Paulo Augusto Vivacqua, Diretor-Presidente da Valec — Engenharia e Construções Ltda., para tomar assento à Mesa. Após o juramento de praxe, inicia seu depoimento expondo sobre a viabilidade econômica e financeira da ferrovia, características construtivas do projeto, composição dos investimentos, potencial econômico da área de influência e, finalizando, fez considerações sobre os critérios de dimensionamento.

Prosseguindo, passou-se à fase interpelatória, quando usa da palavra, pela ordem de inscrição, os Senhores Senadores: Mansueto de Lavor, Mauro Borges, Afonso Camargo, Olavo Pires, Alexandre Costa, Ruy Bacelar e Iram Saraiva.

Após o término dos debates, o Senhor Presidente, agradece o depoimento do Engenheiro Paulo Vivacqua e, em seguida, suspende os trabalhos às treze horas e cinquenta minutos. As quinze horas e quinze minutos, o Senhor Presidente reabre os trabalhos e convida o Doutor Stanley Fortes Baptista, Presidente do GEIPOT, para tomar assento à Mesa. Após o juramento de praxe, discorre seu depoimento sobre a Ferrovia Norte — Sul no contexto do corredor Araguaia — Tocantins, as alternativas ferrovia e hidrovia e a ferrovia no contexto de uma ação planejada. Finalizando, enfatiza sobre o Relatório final da Comissão, designada pela Portaria nº 277, de quatorze de maio do corrente ano, do Senhor Ministro dos Transportes, a qual foi Presidente.

Da fase interpelatória, usam da palavra, pela ordem de inscrição, os Senhores Senadores: Afonso Camargo, Alexandre Costa, Mauro Borges, Ruy Bacelar, Olavo Pires e o Senhor Relator para as considerações finais. Após o término dos debates, o Senhor Presidente agradece ao depoente o pronto atendimento à solicitação da Comissão e suspende os trabalhos por cinco minutos.

Reaberta à reunião, o Senhor Presidente convida o Engenheiro Francisco de Paula Pereira da Cunha, Diretor de Engenharia da Valec — Engenharia e Construções Ltda., para tomar assento à Mesa. Após o juramento de praxe, inicia seu depoimento abordando sobre o projeto básico da ferrovia.

Da fase interpelatória, usam da palavra, pela ordem de inscrição, os Senhores Senadores: Mauro Borge, Alexandre Costa, Ruy Bacelar e o Senhor Relator para as considerações finais. Após o término dos debates, o Senhor Presidente agradece ao depoente o pronto atendimento à solicitação da Comissão e informa que acabou de receber um telex do Jornalista Jânio de Freitas, o qual esclarece os motivos do não comparecimento para prestar depoimento ante a Comissão.

Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrados os trabalhos da Comissão às vinte horas e sete minutos e, para constar, eu, José Augusto Panisset Santana, Assistente da Comissão, lavrei a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e irá à publicação.

ANEXO À PRESENTE ATA DA 3ª REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO: CRIADA ATRAVÉS DA RESOLUÇÃO Nº 41, DE 1987, DESTINADA A APURAR IRREGULARIDADES DIVULGADAS NO JORNAL "A FOLHA DE S. PAULO", NA CONCORRÊNCIA PARA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NORTE-SUL E ANALISAR TODOS OS ASPECTOS DA VIABILIDADE SÓCIO-ECONÔMICA DAQUELA FERROVIA, DESTINADA A OUVIR OS DEPOIMENTOS DOS SENHORES ENGENHEIRO PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA, DIRETOR-PRESIDENTE DA VALEC; DR. STANLEY FORTES BAPTISTA, PRESIDENTE DO GEIPOT E ENGENHEIRO FRANCISCO DE PAULA PEREIRA DA CUNHA, DIRETOR DE ENGENHARIA DA VALEC, QUE SE PUBLICA COM A DEVIDA AUTORIZAÇÃO DO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO.

Presidente: Senador João Menezes
Relator: Senador Mansueto de Lavoura

(Íntegra do apanhamento taquigráfico da reunião.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Havendo número regimental, declaro abertos os trabalhos da reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da Ferrovia Norte-Sul.

A reunião, como todos sabem, está-se realizando nos termos da sua convocação, que diz o seguinte:

"Nos termos do art. 170, alínea a, do Regimento Interno, é constituída, no Senado Federal, uma comissão de inquérito, composta de nove membros, para o fim de, no prazo de 60 dias, apurar as irregularidades divulgadas no jornal **Folha de S. Paulo**, na concorrência para a implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos de viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia."

Nestas condições, convocamos para depor, hoje, aqui, as seguintes pessoas: jornalista Jânio de Freitas, da **Folha de S. Paulo**; Engenheiro Paulo Augusto Vivacqua, Diretor-Presidente da Valec; Engenheiro Francisco de Paula P. da Cunha, Diretor de Engenharia da Valec; Dr. Stanley Fortes Baptista, Presidente do Geipot e Dr. Henrique Antônio Santillo, Governador do Estado de Goiás.

O Governador Henrique Antônio Santillo entrou em contato comigo na sexta-feira, comunicando-me que, hoje, estaria em Manaus, numa reunião, e virá depois, na próxima reunião.

Hoje, devem estar aqui presentes os Srs. Jânio de Freitas, Dr. Paulo Augusto Vivacqua, Francisco de Paula P. da Cunha, Diretor da Valec, e Dr. Stanley Fortes Baptista.

Se algum dos Srs. trouxe assessores, estes poderão ficar aqui, na Mesa. Embora não venham a ser inquiridos e nem a dar opinião, poderão assessorar a pessoa que estiver depondo.

Eu perguntaria se já está presente o jornalista Jânio de Freitas. (Pausa.) Não chegou ainda. Ele deve vir de São Paulo. Providencie passagem e reservei lugar no hotel para que ele não faltasse a esta reunião. Todas as providências foram tomadas.

Em seguida, pela ordem de chamada, temos o Engenheiro Paulo Augusto Vivacqua, Diretor-Presidente da Valec, a quem convido para tomar

assunto à Mesa. E peço ao Dr. Francisco de Paula Cunha, Diretor de Engenharia da Valec, e ao Dr. Stanley Fortes Baptista, Presidente do GEIPOT, que acompanhem o Secretário da Mesa, pois vão ficar numa sala aqui ao lado e virão prestar depoimento no momento oportuno.

Assim, convido, se estiverem presentes, o Dr. Francisco de Paula Cunha e o Dr. Stanley Fortes Baptista para que se dirijam, com o Sr. Secretário, à sala ao lado, e, no momento oportuno, nós os chamaremos.

Tem V. Ex. a palavra para uma questão de ordem.

O SR. LEOPOLDO PERES — Sr. Presidente, pelo que entendo, um dos depoentes ainda não chegou a Brasília. Pergunto a V. Ex., então, se a reunião será encerrada ou se será apenas suspensa, na hipótese de S. S. não chegar ainda hoje, pela manhã. Pergunto isto para o fim de continuar o meu trabalho.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Espero que ele chegue. Ele virá de São Paulo, há alguma demora, e, enquanto isto, estaremos ouvindo os outros depoentes. Depois verificaremos as condições ou quais as razões por que ele não veio, para tomarmos as providências legais. Para quem não comparecer à Comissão de Inquérito temos as sanções legais estabelecidas na Constituição Federal e no Regimento.

O SR. LEOPOLDO PERES — Acredito que não me fiz entender. Pergunto se, na hipótese de ele não chegar, ainda agora de manhã, a reunião seria suspensa ou encerrada. A meu ver seria apenas suspensa para que se continuasse depois.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vamos aguardar os acontecimentos. Temos três pessoas a depor aqui.

É muito boa a questão de ordem de V. Ex., mas espero que, no momento oportuno, ele já esteja aqui presente.

Convido o Dr. Paulo Augusto Vivacqua para tomar assento à Mesa. (Pausa.)

Vamos continuar os nossos trabalhos.

Pelo roteiro da Comissão, o depoente terá, inicialmente, 40 minutos, para fazer a sua exposição, e, depois, os membros da Comissão, que o quiserem, poderão arguir-lo durante o prazo de 10 minutos.

Eu perguntaria ao depoente se ele quer aceitar apartes durante a sua exposição, ou se preferirá fazer a exposição sem apartes e deixá-los para o final.

Antes, porém, peço a V. Ex. que repita comigo o seguinte juramento:

"Juro, como dever de consciência, dizer toda a verdade, nada omitindo do que seja de meu conhecimento, sobre quaisquer fatos relacionados com a investigação a cargo desta Comissão Parlamentar de Inquérito, destinada a apurar irregularidades na concorrência para a implantação da Ferrovia Norte-Sul, e analisar os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia."

Consulto a V. Ex. se prefere fazer seguidamente a exposição, durante os 40 minutos de que dispõe, ou menos, não tem importância, porque V. S. não é obrigado a falar durante todos os 40 minutos, e se aceita receber apartes, ou se deixará

para o final as perguntas que a Comissão formular.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — aceito apartes durante a exposição.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra a V. S. para iniciar sua exposição.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — Vou fazer uso de **slides** e transparências.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Se V. Ex. quiser trazer algum assessor, poderá o mesmo sentar-se aqui à Mesa.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — Eu preferiria, no instante que fosse necessário, se fosse possível, convidá-lo, especificamente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Ele apenas prestará informações a V. Ex., e não à Comissão.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — Pois não.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra V. Ex.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — Vou começar a exposição falando sobre o aspecto sócio-econômico e abordarei a questão da concorrência ao final.

Primeiramente, eu queria, rapidamente, situar a Valec entre outros elementos que intervêm no processo de implantação da Ferrovia Norte-Sul.

A Valec é uma empresa que desligou-se da Vale do Rio Doce, era uma subsidiária da Vale do Rio Doce e hoje pertence à órbita do Ministério dos Transportes. Ela recebe, da Vale do Rio Doce, continuamente **know-how**, especialmente **know-how** aeroferroviário, pessoal, de caráter permanente ou transitório, e recursos financeiros, através de um convênio existente entre a Vale e o Ministério dos Transportes, que tem sustentado as operações da empresa na fase de sua organização.

O Governo, determina à Valec os seus programas e, brevemente, estará também injetando recursos na empresa.

O programa, sinteticamente, seria: projetar, construir, implantar a Ferrovia Norte-Sul num prazo de três anos.

A Valec se apóia em consultoras, para exercício da sua função, e na fase de construção terá construtoras, empreiteiras e fornecedores, fornecendo materiais, equipamentos e serviços à empresa.

Assim que foi comissionada pelo Governo a tratar do assunto da Ferrovia Norte-Sul, a Valec começou os trabalhos que permitiriam a construção em três anos, tais como projetos, contratações etc., visando o objetivo de três anos fixado pelo Governo. Ao mesmo tempo, a Valec começou a preparar a futura operação da ferrovia que além dos três anos se prolonga pelo resto da vida da empresa. Ela se apóia pesadamente no **know-how** da Vale do Rio Doce. Em seguida, ela começou a cuidar do desenvolvimento do mercado, de **marketing**, a fim de que a ferrovia fosse adequada às cargas que fossem desperdiçadas na região. Isso aqui se casa com a atividade de estabelecer e planejar a operação. Além disto, o Governo propôs e está desenvolvendo mecanismos que levariam a uma aceleração do desen-

volvimento da região, onde a ferrovia seria, então, um eixo de transportes, onde a ferrovia seria meio de propiciamento desse desenvolvimento regional.

Do ponto de vista da geração das cargas que essa ferrovia vai transportar, estamos colocando aqui um gráfico, mostrando a área de alcance, digamos, geoeconômico da ferrovia, e, em seguida, o potencial econômico da região, como um todo.

Sabemos que, se esforços de desenvolvimento regional são aplicados sobre esse contexto, e também, se um forte esforço de gestão de mercado, por parte da ferrovia, também é aplicado, a demanda de transporte, através dos anos, em toneladas por ano, poderá crescer de acordo com curvas mais ou menos intensas. Baixos esforços de desenvolvimento ou baixos esforços de **marketing**, baixo desenvolvimento de demanda de transporte, altos esforços de desenvolvimento regional, altos esforços de desenvolvimento de **marketing**, poderemos ter alta demanda de cargas de transporte da ferrovia.

Algumas informações sobre a Ferrovia Norte-Sul: pela primeira vez, ela foi apresentada pelo Engenheiro Paulo de Frontin, talvez não pela primeira vez, mas em remotas eras em 1927, com traçado parecido com o atualmente selecionado. Posteriormente, entrou no Plano Geral de Viação Nacional, em 1934, com um traçado também parecido com o atual, com algumas variações.

Ela tem, portanto, dois antecedentes históricos, e a Valec recebeu, ao iniciar os seus trabalhos, estudos prévios feitos, que já tinham um ano e meio, parece-me, de idade, alguns feitos, inclusive, pela própria Vale do Rio Doce, que foram entregues a nós, no início, como referência. E também alguns estudos feitos em outras áreas do Governo.

Aqui, algumas informações de indicadores internacionais acerca do uso ferroviário em alguns países. No Canadá, por exemplo, que tem uma área de 9,9 milhões de km², tem lá 120.000 km de ferrovias para uma população de apenas 25 milhões de habitantes. O Brasil, com uma área um pouco menor apenas, tem quatro vezes menos malha ferroviária, e uma população várias vezes superior, quase cinco vezes. A Argentina, um vizinho nosso, de área muito inferior à nossa, com população também muito inferior, possui malha equivalente à nossa. O setor de transporte ferroviário, no Brasil, foi muito desprivilegiado, ao longo das últimas três décadas; é o que estes quadros revelam, e este mapa também revela isto. As ferrovias brasileiras estão aqui apresentadas e mostram que o território nacional se encontra muito pouco servido de ferrovias.

A Ferrovia Norte-Sul exerceria, neste contexto de um País com poucas ferrovias, uma interessante ligação entre o sistema ferroviário do Sul com Carajás. Portos do Sul que estão servidos por esse sistema ferroviário: Vitória — Rio — Santos com São Luís; ligação da ferrovia com a hidrovia, aqui, e com a malha hidroviária existente na Bacia Amazônica. Dessa forma se constituiria em um poderoso eixo de captação de carga local e de recepção de transbordo de cargas para a região, pela sua posição geográfica, e costuraria, pelo centro, um sistema ferroviário que está desconexo.

Além disto, esta ferrovia situa-se dentro de uma mancha, que é a região de cerrado, que se tem revelado uma zona prioritária, extremamente propícia para a produção de grãos, no Brasil. Sabemos que essas regiões têm-se desenvolvido a taxas muito elevadas, dominamos a tecnologia de cerrado, e os grãos aí se desenvolvem de forma brilhante.

Esta ferrovia estaria, portanto, fazendo uma importante conexão da geografia do cerrado, ligando a área interna a saídas portuárias e ao mercado consumidor interno, o principal.

Além disso, esta ferrovia, nestas circunstâncias, estaria conectando esse pólo de Carajás, mineral e energético, com o Sul, permitindo que aquilo que hoje é produzido básica e principalmente voltado para a exportação pudesse também ter um destino de mercado interno. Não só mineralmente é rica essa região, mas também eletricamente; o potencial hidroelétrico da área toda é extraordinariamente grande, um dos maiores blocos hidroelétricos do mundo, esta região.

Além disso, congressos recentes estão mostrando uma vontade, cada vez mais intensa, e quase em vias de se concretizar, do trazimento do gás de Urucu, do Alto Amazonas, para essa região, porque, aqui, tendo o ferro, com o gás, poderemos fazer redução direta, produzindo ferro esponja; e aqui também há energia hidroelétrica. Isto daria a esta região, em termos mundiais, uma posição absolutamente ímpar, de região que tem um dos melhores minérios do mundo, muita gente diz que o é além disso, com gás, podendo-se fazer a redução, passar do minério para o metal, via o gás, e através do forno elétrico a fundição disso, a preços mais baixos. Mas o Brasil ficará, aqui, com um complexo de alta competitividade siderúrgica, num mundo onde está havendo perda de produtividade, porque as siderúrgicas de muitos países estão ficando velhas. Esse sistema todo estaria também à disposição do sistema sul, via essa ferrovia.

O projeto ferroviário foi concebido de forma a apresentar um alto desempenho operacional, rapidez, segurança, regularidade e custos baixos, linha de alta capacidade, traçado e condições técnicas modernas, velocidade alta, terminais de alto desempenho, alimentados pela rede local, terminais de carga na ferrovia. Todo o empreendimento seria embalado numa política de **Marketing** agressiva, onde a empresa sai à busca ativa de cargas e usa pesadamente o transporte intermodal, porta à porta, na concepção atual das empresas modernas de transporte, americanas ou canadenses, das quais estamos obtendo o **know how** relativo a isto aqui.

Toda essa linha de boas características, apresentada no **slide** anterior, não é uma linha que está a exigir esforços e volume de obras exagerados. A extensão da ferrovia está em 1.570Km, a terraplenagem total está em 160 milhões de metros cúbicos, por quilômetro, 102 mil metros cúbicos; isso aqui é mais baixo do que o que conseguimos lá em Carajás. Obras de arte, acima de 800 metros, uma obra no Tocantins, uma ponte; abaixo de 800m, 102 pontes; comprimento médio dessas pontes, 155; comprimento total, apenas 16Km. Portanto, um baixo comprimento de pontes, menor do que o de Carajás, em relação ao comprimento total da via. Alguns dados: consumos de brita, de dormentes, de trilhos, mão-de-

obra direta na construção, e uma ferrovia de tipo barato. A região nos favorece muito nesse sentido, por ser uma região de grandes trechos planos que permitiu que o custo médio da ferrovia, na nossa estimativa média, seja mais baixo do que a de Carajás, corrigidos os comprimentos relativos.

Os investimentos estão compostos desta forma: instalações fixas 2.44 bilhões, decompostos em obras de infra-estrutura. São obras em terra e obras de ponte, 1.6 bilhão de dólares; a superestrutura, com 683; instalações diversas, 105, tais como, sinalização, oficina etc.; investimentos operacionais: são vagões para operação no primeiro ano, que seriam adquiridos à medida das necessidades, indo a 2.6; capital de giro inicial e material rodante que, somados, 2.3. Isso seria o investimento para a empresa operar.

A área de operações da ferrovia localizou, preliminarmente, sete pólos de carregamento intermediário. São pólos de captação, de concentração de carga e de transbordo para a ferrovia.

O modelo inicial da ferrovia foi imaginado pelo Governo da seguinte maneira: O Governo investe no leito ferroviário e obtém desse investimento retornos de cunho macroeconômico, retornos sociais e econômicos; a iniciativa privada assumiria a operação futura, investindo em material rodante, na conservação da ferrovia e em sua modernização, tendo os retornos microeconômicos, a rentabilidade característica da iniciativa privada.

Dou-lhes uma pequena informação, para mostrar projetos em implantação em Goiás, bastante significativos, por meio da ferrovia, projetos esses que usam irrigação em vastas áreas, em implantação ou já implantados, cogitados, na altura na metade da ferrovia.

Nesta transparência, apresentada aqui de forma grosseira, a área de influência da ferrovia foi definida com uma distância média de cerca de 500Km. de estradas de alimentação, pavimentadas ou não. Fez-se, então, uma envoltória em torno dos pontos de acesso dessa estrada, das que tenham 500Km, sejam pavimentadas ou não e todas essas estradas chegam à ferrovia. Há de se esperar, portanto, que delas virão alguma contribuição para a ferrovia quando estiver operando.

Tenho, agora, alguns dados sobre a parte econômica, o potencial da região. Aquela área que figurei antes engloba, em si, áreas dos Estados do Pará, do Maranhão, de Mato Grosso, de Minas Gerais, do Piauí, de Goiás, da Bahia e do Distrito Federal, que chegam a esses volumes de áreas. Não vou cansar os Srs. com repetição dos números, mas estaríamos aqui quantificando em 1.4, um milhão e quatrocentos mil quilômetros quadrados, distribuídos por vários Estados, as áreas que cumpriram aquela condição de estarem acessíveis por ferrovia, a uma distância de 500Km.

Com base nesse critério, procuramos, em seguida, dimensionar cenários de carga para a ferrovia. A área de influência da Ferrovia Norte-Sul, hoje. Dados: Habitantes — 16.6 milhões; agricultura (área plantada) — produção agrícola 24.8 milhões de toneladas naquela região toda; gado bovino — 27 milhões de cabeças bovinas; reservas minerais de calcário — 500 milhões de toneladas; níquel — 166; fosfato, cobre, potencial madeireiro — 132 milhões de toneladas; energia elétrica possível de ser despertada na região, através

do investimento hidrelétrico — 16 milhões de giga-watts.

Esses Estados da área de influência da ferrovia participam na produção de arroz, milho e soja dessa maneira. Queriam chamar a atenção para a soja, da qual participavam na produção nacional com 16% em 84, saltaram para 22% em 85 e para 31% em 86. Então, há aqui um potencial de crescimento muito grande, de 14%, verificado nos últimos três anos. São fenômenos muito recentes — nos últimos três anos — que estão mostrando o aparecimento de elevadas taxas de crescimento na produção agrícola dessa área: 24%, 28%, 11%. Esses dados são do maior interesse para quem vai operar a ferrovia, pois tem que ficar atento à carga que vai ter que transportar. Assim, há que analisar com mais cuidado esse tipo de informação. Este é um programa de estudo contínuo na organização da ferrovia.

Este quadro sumaria uma série de levantamentos disponíveis, os quais mostram que o potencial econômico da área de influência, aquela área mostrada antes, poderia produzir até 45 milhões de toneladas de gás. Ela tem um potencial de produtos florestais da ordem de 132 milhões de toneladas, o calcário, com esses valores aqui, a dolomita, cobre, níquel, prata, granito mármore, carne bovina, enfim, tudo isso sendo o potencial econômico da área.

Daqui em diante vamos formular algumas hipóteses sobre frações desse potencial, que poderão ser desenvolvidas de acordo com três hipóteses: uma pessimista, uma média e uma otimista. Frações do desenvolvimento do potencial, do qual redundariam três cenários de cargas para a ferrovia: um pessimista, um mediano e um otimista.

Uma outra informação — já apresentei um pouco dela aos Srs. — está repisada aqui, porque de muita importância caso seja realizada, não só para a ferrovia, porque vai ter carro, mas para o Brasil como um todo, seria esse gás natural que seria trazido para a área de influência da ferrovia. É o gás do Urucu, do Alto Amazonas, numa quantidade de 10 milhões de metros cúbicos por dia, que será trazido para a região de Carajás. Além disso, há a produção de ferro-espuma, produtos químicos, fertilizantes e insumos industriais para a região. Esse projeto, sendo trazido para essa área tão rica mineralmente, pode realmente despertar um surto industrial muito intenso.

Para dimensionar a carga...

O SR. MAURO BORGES — O Sr. pode retornar ao quadro anterior?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Pois não.

O SR. MAURO BORGES — Obrigado.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Pois não. Se o Sr. quiser haverá cópias xerox disponíveis.

Da área total de influência — 143 milhões de hectares — admitimos como área que vai ser desenvolvida, numa alternativa que chamamos de pessimista e moderada, 10% da área total em 30 anos. Ao longo de três décadas, admitimos que 10% dessa área fosse desenvolvida. Na alternativa otimista, admitimos que 12% dessa área, em três décadas, fosse desenvolvida, como base para as hipóteses de carga agrícola.

Chamarei a atenção especialmente para essa informação. Considerou-se que, no futuro, o rendimento de plantio, o que se extrai por hectare plantado, não poderia ser inferior à média nacional e, mais provavelmente, estaria mais próxima à média dos melhores Estados do Brasil, porque aquela área será plantada. Mas, plantada com que rendimentos? Consideramos e verificamos nesta hipótese que o rendimento não poderia ser inferior ao da média nacional e mais provavelmente estaria mais próximo da média dos melhores Estados do Brasil, com base também no que estamos verificando de crescimento e de produtividade em projeto da região, que tem crescido, melhorado e se aproximado desta média dos melhores estados do Brasil.

Para mostrar-se o quadro de cargas, tomamos uma velocidade de incorporação da área potencial agrícola, nas alternativas pessimista, moderada e otimista, e admitimos que aquela área vai sendo mobilizada ano a ano a essas taxas. E a área que será incorporada, segundo a hipótese anterior, dar-se-á gradualmente ao longo dos 30 anos, segundo essas taxas de 2,7, no ano de 90, 3,5, no ano de 95, e assim por diante. Não vou cansar V. Ex.^{as} com esses números. Aqui indica que a área foi, paulatinamente, sendo agregada ao longo dos 30 anos para produzir as cargas que vão ser mostradas.

Aqui temos uma informação sobre a média de rendimentos por hectare que estamos usando nessas projeções. A média atual de toneladas, da área de influência, estamos admitindo que, em uma alternativa pessimista, ela melhora um pouco e, na moderada, dá uma outra subida, e fica assim sendo otimista. Agora observamos o seguinte, que a produtividade pessimista é a média brasileira de 86, a moderada é a média dos 6 melhores Estados de 86.

Com base naqueles raciocínios, chegamos a quadros de produção ao longo desse período aqui até 2020. Então, teríamos: uma alternativa pessimista, em 1990, estaríamos produzindo 6,8 milhões de toneladas de grãos naquela área — crescendo até o ano de 2020 com 26 milhões de toneladas. A alternativa moderada dá um rendimento maior. Segundo aquele critério, estaremos crescendo as produções a taxas mais elevadas, chegando ao final do período a 39 milhões de toneladas, e na perspectiva otimista, que envolve mais áreas e o rendimento anterior, chegaremos a até 44 milhões de toneladas; consideramos esta produtividade otimista.

Estou resumizando um estudo que tem mais detalhes, tirando alguns aspectos principais e destacando aqui. Então, por exemplo, carga potencial, em uma alternativa pessimista, que comporá o quadro de cargas final sumária: grãos — 3 milhões e 90, 5, 8, 11, e até 20. Carga total, aqui com mais outros produtos, chegando a esses valores. E esses outros produtos dos quais temos detalhes seriam: calcário, usado como fertilizante, como corretivo do solo ácido do cerrado, fertilizantes para se obter aquelas produções insumos pecuários para as produções, previstas, produtos florestais, madeira, carvão, álcool, cimento, minério e semimanufaturados de outros produtos dos quais temos detalhes. Uma parte dos produtos é gerada — calcário, fertilizantes, insumos pecuários — a partir da produção dos próprios grãos.

Com base nos raciocínios anteriores, chegaríamos a 3 quadros de cargas, um quadro pessimista, com uma alternativa moderada e uma alternativa otimista. O horizonte de análise está com 30 anos, e com esses quantitativos de cargas geramos algumas análises. Essa informação, planejamento e promoção do desenvolvimento na área de influência da Ferrovia Norte-Sul é um componente que o Governo nos informa e exporta, que serão tomadas medidas capazes de induzir o desenvolvimento dessa área que deverá ser dirigido para a geração de cargas. Seria criada uma unidade de desenvolvimento de área, ou nome que o tenha, trabalhando com órgãos federais, estaduais e regionais. O Estado de Goiás criou um organismo interno de suporte para a implantação da ferrovia, para o planejamento de suas estradas e outros planejamentos. E a unidade do desenvolvimento será estruturada nos moldes semelhantes ao Indi — Instituto de Desenvolvimento Industrial de Minas Gerais. Este fato é extremamente importante.

O plano de aceleração de desenvolvimento da área envolveria 4 ou 5 fases: criação de um banco de dados da região, com todas as informações existentes, elaboração de políticas e diretrizes para o desenvolvimento industrial do Brasil Central, análise dos subsectores com o fim de identificar a oportunidade de investimentos mais promissores em agricultura e indústria, estudos de previsibilidade de projetos selecionados e a promoção de oportunidades industriais e agrícolas.

Isto aqui é o que o Governo discute aplicar na região e a inspiração para isso foi buscada no Indi, um programa desenvolvido no Estado de Minas Gerais, que apresentou naquelas bases esses resultados. No período de 70 a 87, em Minas Gerais, esse programa executado nas bases anteriormente apresentadas, levou para o Estado 567 projetos. O valor total dos investimentos foi a 8,2 bilhões de dólares e o número de empregos diretos que gerou foi de 146 mil e o número de empregos indiretos gerados foi da ordem de 730 mil. Isso foi executado em Minas Gerais em época recente, e a tecnologia disponível está sendo aplicada na concepção desse plano de despertar a região.

O SR. MAURO BORGES — Qual foi a região de Minas Gerais?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Foi todo o Estado de Minas Gerais. Temos aqui dados básicos da análise e investimentos na superestrutura e na infra-estrutura 2,4 bilhões de dólares. O horizonte da análise foi de 25 anos. A taxa interna de retorno — aqui estão os 3 cenários, o cenário pessimista, o cenário moderado, o cenário otimista — concebendo-se a empresa e apresentamos antes, em uma empresa transportadora e em uma empresa que detém o leito ferroviário, duas empresas em separado. A empresa de transporte apenas atuando no transporte, fornecendo vagões locomotivas e serviços de transportes, a manutenção e a modernização da linha — a empresa só faz isso, não detém a posse do leito ferroviário, essa fica com o Governo. Essa empresa operando, segundo o cenário pessimista, teria a taxa inteira de retorno durante 25 anos de 35%, neste cenário pessimista, 36 no moderado e 38,2 no otimista.

Uma outra associação aqui. A transportadora, construindo e investindo nos trilhos, não recebe o leito ferroviário integral; recebe apenas as obras de terra e as pontes, digamos assim, para simplificar, e a parte de trilhos, dormentes e a parte superior ela é que faz, a transportadora, é ele que investe, e, nesse caso, a taxa de retorno baixa de 35 para 11.3%, 36% para 12.7% e 38% para 14.10% no ensaio. Um outro ensaio seria unir tudo, transportadora mais a superestrutura e mais a infra-estrutura, e calcular agora a taxa de retorno, sobre o empreendimento como um todo, todos os investimentos como se fossem de uma única empresa. Nesse caso a taxa de retorno num cenário pessimista vai para 5.1% o moderado para 6.4%, e o otimista para 7.9%.

Aqui, para fins de comparação, algumas taxas de retorno no investimento em ferrovias no mundo, Estados Unidos e América do Norte em 84, Região Leste 6.36%, Sul 5.76%, Oeste 5.34% e a global 5.7%. Segundo este padrão, as taxas de retorno anteriores estariam, mesmo mais baixas, tudo computado aceitáveis como investimento ferroviário e infra-estrutura.

O tempo de retorno do investimento total o **pay back**. A transportadora retornaria seu investimento nos três cenários por mais de seis anos, e a transportadora se investisse na superestrutura, retornaria em 16,14 ou 13 anos. E todo o investimento retornaria em período superior ao da análise, que foi de 25 anos, no período de 25 anos, o período da análise, ou 21 anos período inferior ao da análise.

Fizemos um fluxo de caixa para todo o sistema e a soma da transportadora com a superestrutura, a infra-estrutura, para as 3 alternativas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eu informo a V. Exª que o seu tempo vai se esgotar daqui a 5 minutos, e se desejar mais algum tempo pode pedir.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Eu peço mais 10 minutos, por favor.

Os fluxos de Caixa projetados mostram para as 3 alternativas a pessimista, a moderada e a otimista, valores positivos ao longo do tempo, porém, dependendo do mercado, que são 3 mercados considerados, com maior e menor intensidade dos 3 fluxos.

Fizemos também uma análise de benefício/custo do seguinte tipo. Comparamos a construção dessa ferrovia com a duplicação da Belém-Brasília, e imaginamos isso, se aquela carga gerada na região tivesse que ser transportada por rodovia, nós então deveríamos duplicar a Belém-Brasília, e incorrer nos custos da operação dessa estrada. Teremos custos de investimentos na Belém-Brasília e custos de operação de frete, na Belém-Brasília. Comparamos estes custos com os mesmos custos da ferrovia, investimentos da ferrovia e os custos para transportar essas cargas para ferrovia. Nessa análise de benefício/custo, as taxas de descontos habituais de 12%, mostram em um cenário pessimista a ferrovia tendo uma vantagem medida por esse coeficiente sobre a rodovia; o coeficiente é de 1,4, e as vantagens oferecidas pela ferrovia são maiores que as da rodovia, e assim para todas as hipóteses de cenários e para taxas de descontos diferentes; 18%, 12% e 6%. Apenas para a taxa de 18% que é extremamente elevada as duas alternativas fica-

vam muito próximas com benefícios para a rodovia. Daí em diante a ferrovia se revelava nessa análise de benefício/custo um meio com benefícios sobre a duplicação da Belém-Brasília. Isso é uma análise meramente comparativa.

O SR. MAURO BORGES — Sr. Presidente, eu gostaria de fazer algumas considerações.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O depoente ainda está com a palavra.

O SR. MAURO BORGES — Era para saber se S. Sª aceitaria um aparte, mas eu posso aguardar sua conclusão.

O SR. PRESIDENTE — Se V. Exª quiser apartear, pode.

O SR. MAURO BORGES — Eu prefiro aguardar, Sr. Presidente.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Sr. Presidente, vou fazer algumas observações sobre a concorrência, que é o objeto desta CPI. A Valec, ao organizar a concorrência valeu-se da experiência que adquiriu em um projeto semelhante que é o Projeto Carajás. Uma parte dos componentes da Valec vem da Vale do Rio Doce e traz de lá a experiência do Projeto Carajás, e muitos de nós ficamos muitos anos no Projeto Carajás e trouxemos alguns ensinamentos de lá. Um, pelo qual passamos, foi relacionado com a primeira concorrência que fizemos para o primeiro grande trecho da estrada de ferro de Carajás. Então, trouxemos essa experiência de lá para cá que, muito sumariamente foi a seguinte: nós em Carajás fizemos uma primeira concorrência e essa concorrência foi a preço livre, porém, com um orçamento extremamente detalhado e bem feito, feito com muito critério por várias firmas construtoras, uma contra a outra, enfim, tínhamos um orçamento, mas esse orçamento ficou com a Vale do Rio Doce, no caso com a sua subsidiária que era a Amazônia-Mineração e isso não foi revelado a ninguém. Foi aberta a concorrência, e nós, ao vermos os preços, julgamos que não eram absolutamente interessantes para a Vale do Rio Doce. Os preços nos pareciam inequivocamente altos. Com base nisso anulamos a concorrência desse grande trecho, chamamos outra concorrência, fizemos algumas alterações nos editais e conseguimos, na segunda, uma vez, obter preços razoáveis, usando o seguinte método: na segunda concorrência, abrimos o preço base. Então, foi uma concorrência a preço base publicado, e fizemos a concorrência. As empresas tinham que cotar, do preço base para baixo; naquela vez, porém, não fixamos um limite inferior naquela circunstância, e por não termos fixado um limite inferior houve um excessivo mergulho de preços em alguns lotes, o que acarretou, depois, certas dificuldades de se conduzir a obra, porque os preços estavam muito baixos. Houve necessidade de se renegociar preços sob pressão constante e até justa, porque os preços estavam muito baixos. Trouxemos esta experiência de lá para cá, e organizamos nossa concorrência de forma que tivesse essa estrutura. Foi uma concorrência com preço base. Agora, estabelecemos um limite inferior de desconto, para evitar esse problema que essa equipe teve nesse episódio anterior. Isso tudo, obviamente, público. Daí em diante a estrutura da concorrência foi a seguinte: uma pré-quali-

ficação, uma etapa na qual foram atribuídas notas que classificaram tecnicamente cada firma, por critérios objetivos e também públicos. As firmas entraram com as suas documentações técnicas e somando, por exemplo, ficando pontos aos volumes de terraplenagem já feitos, volumes de obras de artes especiais, volumes de cortes em rocha, experiências com os seus engenheiros, estado e volume da sua maquinaria. Cada uma delas recebeu uma nota, também um procedimento público. Depois, passou-se à concorrência. A concorrência propriamente dita era de técnica e de preços: as firmas apresentavam propostas técnicas e preços em envelopes fechados. E como desempatar, caso houvesse empate numa concorrência dessas? Os critérios adotados foram: quem já tivesse um lote, ao empatar num segundo lote, o desempate seria para quem não tinha ainda um lote; ou, se ambas não tivessem lotes, aquela que tivesse a melhor nota técnica que era do conhecimento de todas. Usava-se a nota para desempatar. Se empatasse a nota técnica, partia-se então, para um sorteio entre as duas.

Os critérios, procurou-se fazê-los sempre objetivos e com grande publicidade, cercamos o processo todo de publicidade. Procuramos eliminar fatores de caráter subjetivo, que não pudessem ser, por qualquer um dos licitantes, verificados.

O SR. MAURO BORGES — V. Sª me permite um aparte?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Pois não!

O SR. MAURO BORGES — Teria outras coisas para falar, mas é oportuno este tópico. Tenho curiosidade em saber do problema de dormentes. Como seria resolvido? Temos uma previsão. Naturalmente para fornecer a quantidade imensa de dormentes, em tempo oportuno, haveria problemas. Qual seria a visão da solução do problema de dormentes?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Temos uma visão, vamos passar a palavra um instante para o Dr. Altino Cunha...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não pode! Ele informa a V. Sª e V. Sª é quem transmite à Comissão. V. Sª tem que informar pessoalmente aqui. Esse é o assessor?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Sim.

O SR. MAURO BORGES — Estou fazendo esta pergunta, porque comentaram na empresa que seriam importados dormentes da Argentina, quando estamos na região mais florestada do País.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — O problema dos dormentes, até em certos detalhes, posso lhe dar bastante informações. Esse problema está sendo visto da seguinte maneira: estamos nos esforçando para obter dormentes a preço justo para o projeto, com absoluta preferência ao mercado interno. É claro que um País com florestas como as nossas, não teria muito cabimento sairmos por aí tentando importar dormentes, não temos essa idéia. Temos sim, um idéia que se firma entre nós, que é, eventualmente, fazer parte da ferrovia, caso os preços dos dormentes internos não cheguem a patamares aceitáveis, fazer dormentes de concreto, que têm algu-

mas vantagens; são mais caros inicialmente, mas duram muito mais, mas, certos dormentes nacionais já foram vendidos a preços superiores a dormentes de concreto. O problema do dormente nacional hoje é o custo excessivo interno.

O SR. MAURO BORGES — V. Ex^a pode dizer qual a grande ferrovia nacional que adota os dormentes de concreto?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVACQUA — A Vale do Rio Doce testou longos trechos de dormentes de concreto, não os usa porque, até agora, teve um bom suprimento de dormentes de madeira, porém testou-os. Em Carajás conseguiu-se os dormentes de madeira, e espero que consigamos, neste caso, a preços razoáveis também. Conheço pessoalmente uma ferrovia de quase mil quilômetros, inteiramente em dormentes de concreto de transporte de minério de ferro, na África do Sul, funcionando satisfatoriamente, que vem com outras experiências em outros pontos do mundo.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem!

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem V. Ex^a a palavra pela ordem.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, não podemos inovar nesta Comissão. Sempre foi permitido às assessorias se pronunciarem todas as vezes que chamados pelo interpelado, porque afinal de contas o que se deseja saber é a realidade; pouco interessa pela via que vier. Se o interpelado deseja que seu assessor esclareça melhor aos que perguntam, que seja concedida a palavra aos seus assessores. Assim tem sido feito em todas as Comissões Parlamentares de Inquérito de que tomei parte durante todos esses anos.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Por uma questão de ordem eu não vou permitir, porque o depoimento é do Presidente da Valec. Apontei este fato no início — e V. Ex^a ainda não havia chegado — para dizer que S. S^a poderia trazer os assessores que entendesse e quisesse. Mas, o depoimento a ser dado é do Presidente da Valec. S. S^a pode colher a informação que quiser, senão qualquer pessoa presente pode querer prestar informações e sairemos da ordem dos nossos trabalhos. De maneira que não haverá nenhum prejuízo. A assessoria presta as informações que julgar necessárias ao depoente, que é o Dr. Paulo Vivacqua, e o Dr. Paulo Vivacqua transmitirá à Casa porque esse depoimento é o que vai constar em nossos trabalhos. Esta é a decisão da Mesa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex^a pode agir assim mas é uma violência, porque me priva de saber, na realidade, o que foi a pergunta do Senador por Golás. Mas V. Ex^a é o Presidente desta Comissão e assim decide, e eu não tenho nada a reclamar, nem posso impor a minha vontade, nem a vontade da tradição da Casa.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não privo a V. Ex^a nem a qualquer membro da Comissão. Basta V. Ex^a requerer o depoimento da pessoa, que eu chamarei para vir depor nesta Comissão.

O SR. MAURO BORGES — Completando, acho que, tendo sido adiado por seis meses o início da construção da estrada de ferro, seria o prazo

para se fazer um pouco de propaganda, procurar desenvolver novos fornecedores de dormentes, porque chega a ser absolutamente estranhável que, numa região tão rica em madeira que serve para dormente, venhamos a usar dormentes de concreto, ou importar dormentes de outros países. Seria uma oportunidade para fazer com que os dormentes, utilizados fossem de madeira da própria região, e que se tomassem providências para instalação de usinas de tratamento. São providências preliminares, porque um dormente de madeira comum, não tratada, tem uma duração de 5 a 6 anos, e um dormente de madeira tratada vai durar 22/25 anos. Portanto, dentro do planejamento da Valec para valorizar os nossos materiais regionais, seria muito interessante que pensassem nos dormentes regionais.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVACQUA — Posso responder ao ilustre Senador Mauro Borges dizendo que a nossa prioridade total é pelo dormente de madeira brasileira. Estamos encontrando prenúncios de certas dificuldades com os preços e os preços dos dormentes são fatores importantes na construção da ferrovia. Não vejo a menor razão, pessoalmente, para esses preços estarem elevados. Não vejo razões, porque temos as madeiras, temos as florestas, eu não vejo razões.

O SR. MAURO BORGES — Senão pode aparecer aquilo que aconteceu, e que foi um desastre, em Tucuruí. Tiveram anos para saber que iam construir a usina, entregaram a uma firma que não tinha capacidade, e depois, no fim, a solução mais prática, mas a mais desastrosa, foi encobrir, afogar grandes áreas de florestas que trouxeram graves prejuízos à ecologia da região. Era só, muito obrigado.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVACQUA — Os critérios, finalizando, procuramos torná-los muito objetivos, na maior extensão que nos fosse possível.

Aqui há um diagrama simplificado, mostrando como foi a mecânica dessa pré-qualificação, dessa concorrência. As firmas tinham que apresentar um capital mínimo, que era uma barreira. Após apresentar e comprovar um capital mínimo, elas passavam por um processo de pré-qualificação, o qual descrevi anteriormente e do qual saíam firmas com notas públicas. Cada firma com a sua nota.

O SR. OLAVO PIRES — Com um capital mínimo de quanto?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVACQUA — Nesta concorrência foi 400 milhões de cruzados.

O SR. OLAVO PIRES — Quantas empresas têm capital com esse valor no Brasil?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVACQUA — Apareceram com 400, vinte e uma empresas. Em dezolito lotes. Com um número maior de lotes, que a seguir seriam licitados. Esses dezolito lotes foram os iniciais, distribuídos nas duas pontas.

Haveria, em seguida, mais uma outra concorrência, com mais oitocentos quilômetros de ferrovia em curso, em terreno de pequeno volume, no Vale do Tocantins, onde poderíamos admitir firmas menores, portanto, capital menor, que seria a concorrência subsequente. Estou descrevendo a que houve e foi anulada. As firmas passadas

por essa etapa, entravam na fase inicial. Elas recebiam graduações, que eram tomadas públicas e entravam na concorrência técnica de preços.

O SR. OLAVO PIRES — Queria algumas informações, a começar pela seguinte: com relação aos dormentes, muito bem colocada pelo Constituinte Mauro Borges — sou Senador por Rondônia.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Queria informar a V. Ex^a o seguinte: ele pode receber o aparte que V. Ex^a achar necessário fazer imediatamente, porque depois que ele terminar a exposição — que já está com o prazo quase vencido — vou dar a palavra ao Relator para também fazer uma exposição e depois cada um dos Srs. Membros da Comissão terá 10 minutos para inquirir ou fazer qualquer questionamento ao depoente.

O SR. OLAVO PIRES — V. Ex^a acha mais oportuno agora ou depois?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a é que decide, estou apenas dizendo que há esse fato, o prazo dele está por terminar.

O SR. OLAVO PIRES — Acho que o tempo usado agora ou depois seria o mesmo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Se V. Ex^a quer dar o aparte, pode dar; depois V. Ex^a teria 10 minutos para expor sua idéia. Agora V. Ex^a vai dar só um aparte.

O SR. OLAVO PIRES — Continuando, como representante de Rondônia, recebi uma Comissão de madeireiros do meu Estado, reclamando que as normas impostas para que os madeireiros participassem da concorrência para fornecimento de dormentes era altamente restritiva, impedindo que madeireiros que tivessem condição de fornecer o dormente por preços menores até, com madeira de primeiríssima qualidade, ficassem aliados dessa possibilidade em face desse critério restritivo, leonino, draconiano, que foi imposto pela Comissão...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Terminada a exposição do Dr. Vivacqua, vamos dar a palavra ao Relator e depois forneceremos a palavra a todos os Membros da Comissão.

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Presidente, V. Ex^a me desculpe, mas V. Ex^a atropelou, ainda tenho vários itens aqui a serem discutidos. Vamos deixar, então, para depois.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Perfeitamente. V. Ex^a se inscreve e terá o tempo necessário; se precisar mais de 10 minutos, darei. Precisamos apenas estabelecer uma ordem nos nossos trabalhos.

Concedo a palavra ao Sr. Relator, Senador Mansueto de Lavor.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, Srs. Senadores; Membros desta CPI, demais Senadores, Parlamentares, Sr. Presidente da Valec, Dr. Paulo Augusto Vivacqua, Srs. Assessores e Srs. Técnicos. Não pretendo fazer nenhuma exposição, queria apenas levantar uma série de questões, relacionar alguns documentos que pretendo ter em mãos para a elaboração do meu relatório, e pediria ao Dr. Paulo Augusto Vivacqua

que aqueles que não pudessem ser fornecidos agora, que me fossem dados posteriormente.

Antes de levantar algumas questões acerca da exposição do Dr. Paulo Augusto Vivácqua, gostaria de me congratular com S. Ex^a, o Presidente José Sarney, por ter tomado uma medida que, segundo S. Ex^a, lhe foi muito difícil — a suspensão por seis meses da construção da Ferrovia Norte-Sul. Esperaria mesmo que essa suspensão não tivesse prazo, podia ser uma suspensão até que certos questionamentos fundamentais fossem respondidos — no prazo de dois, três, quatro meses.

Havia dito no plenário do Senado que uma segunda concorrência, que já havia sido publicada, para as obras da construção, no momento em que o Senado estava, através de uma CPI, investigando a primeira concorrência por irregularidades evidentes, e no momento, também, em que a CPI do Congresso analisava todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica dessa ferrovia, uma concorrência naquela ocasião, uma segunda concorrência, conforme fora anunciado e publicado, criaria embaraços, obstáculos, ao meu trabalho de Relator. É neste sentido que quero congratular-me com o Presidente. É verdade que a razão não foi propriamente esta CPI, mas, de certo modo, nos tocou. Os embaraços colocados pela tentativa de fatos consumados foram superados. De modo que considero que o meu trabalho de Relator, o nosso trabalho de Membros desta CPI se tornará, de certo modo, mais tranqüilo a partir de agora, uma vez que houve essa pausa. Temos que continuar trabalhando, colhendo esses dados e oferecendo à sociedade uma resposta que ela está precisando.

Agora, Sr. Presidente, Srs. Senadores e Sr. Presidente da Valec, tenho algumas perguntas e vou fazê-las a V. S^a, mas é claro que precisamos nos aprofundar mais nos pontos tocados por V. S^a nesta exposição. É por isto que, como Relator, gostaria de começar as minhas perguntas com esta que é de certo modo — poderia colher no *Diário Oficial*, ou em outros dados — fundamental que V. S^a aqui responda: qual é a natureza jurídica da Valec?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — A Valec era uma subsidiária integral da Vale do Rio Doce e da Docenave, e passou, a pedido do Ministério dos Transportes, para o seu âmbito; era uma limitada e, como limitada, passou para o Ministério dos Transportes. Lá, as posições da Vale e da Docenave foram assumidas pelo Geipot e pela Portobrás. Esta era a situação.

Neste momento, essa empresa está sendo convertida — um processo de conversão — de limitada para S/A; foi autorizada essa conversão com a assunção da posição do Geipot e da Portobrás pelo próprio Ministério dos Transportes, do Tesouro, transformando-se ela, então, numa subsidiária do Ministério dos Transportes. É o processo em que nos achamos agora.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Quer dizer que, no momento, se transforma de sociedade limitada em S/A ou numa empresa pública. Desvincula-se da Companhia Vale do Rio Doce e hoje está vinculada ao Ministério dos Transportes ou a outra empresa ligada ao Ministério dos Transportes?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — É Ministério. Está nessa fase de passagem.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — E como empresa pública, quais são os cotistas, uma vez que não é S/A. Quais são os cotistas?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Os cotistas ainda são o Geipot, porque não foi assinado, ainda, a alteração contratual.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Quer dizer, o Geipot, atualmente, detém a totalidade das cotas do capital da Valec, menos uma que pertence ainda à Portobrás. Muito Obrigado.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Observo, aqui, que ela não é uma empresa pública por estatuto e nem uma empresa de economia mista, por não ter sido criada por lei.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Neste caso, qual é a sua natureza, afinal de contas?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — É uma entidade paraestatal na opinião do nosso assessor.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu gostaria de solicitar a V. S^a o Estatuto ou o contrato social da empresa.

Eu direi que não precisa ser agora, pode ser remetido depois. Eu apenas relaciono uma série de documentos para serem remetidos. Eu gostaria de ter em mãos. O primeiro deles é o contrato social.

V. S^a se referiu a uma consultoria que a Valec tem para analisar, estudar esta viabilidade da Ferrovia Norte-Sul. Gostaria de saber quais as empresas consultoras contratadas para a elaboração desse projeto de viabilidade sócio-econômica.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Nós temos consultoras de várias ordens: de Engenharia, de Geotécnica, de Consultoria Econômica, também. V. Ex^a gostaria de uma relação completa das consultoras?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Gostaria também de saber se entre esses órgãos de consultoria eles incluem o próprio Geipot, que é a empresa específica de consultoria do Ministério dos Transportes.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Não, não inclui o Geipot.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Gostaria de ter essa relação de consultoras e também a cópia dos contratos relativos a essa prestação de serviços.

V. Ex^a poderia informar, de início, acerca do capital social da Valec e de onde provêm esses recursos, e quais os recursos pagos pela Valec a essas consultoras?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Os recursos da Valec, até este momento, provêm da Vale do Rio Doce, que, através de convênio com o Ministério dos Transportes, cedeu-nos contratos de Engenharia, de consultoria, e recursos para pagá-los. Até o momento, nosso projeto é suportado, com as consultoras, por recursos da Vale do Rio Doce.

Existe um convênio entre a Vale do Rio Doce e o Ministério dos Transportes, pelo qual o Ministério reembolsará a Vale desse custos. Quer dizer,

até agora quem está pagando é a Vale do Rio Doce e os recursos provêm da Vale do Rio Doce.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Perfeito.

Houve uma prequalificação promovida pela Valec acerca da primeira concorrência, houve uma pré-qualificação. Em que data ocorreu esta pré-qualificação? O edital foi publicado no *Diário Oficial* em 5, 6 e 9 de dezembro, e as empresas entregaram seus documentos de pré-qualificação em 5 de março. Edital de 5 de fevereiro, 5, 6 e 9; entrega de documentos em 5 de março de 1987.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Responsabilidade da Valec?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas, ao que me consta, naquela época, no dia 5 de fevereiro, a VALEC ainda não era concessionária, não tinha concessão para construção da Ferrovia Norte-Sul. Isto confere?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Deixe-me verificar este dado. Tenho até cópia desse decreto de concessão.

Senador, respondendo a sua pergunta: não havia o decreto nessa época. Havia uma Exposição de Motivos do Sr. Presidente da República acerca do assunto, mas o decreto não existia ainda.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Ex^a então informa que a VALEC divulgou o edital de pré-qualificação sem ter uma concessão formal, havia apenas uma Exposição de Motivos, mas ainda não tinha sido assinado o decreto de concessão.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Pela ordem. Não sei se nós poderemos apartear o Relator nesta hora, não? Não quero transgredir o Regimento.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — É apenas para nós termos ordem nos nossos trabalhos.

O SR. AFFONSO CAMARGO — A informação que eu tenho, para contraditar a informação dada pelo Dr. Paulo Augusto Vivácqua, é que a Exposição de Motivos só foi aprovada pelo Presidente no dia 25 de abril.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Gostaria de informar aos colegas, com a permissão do Sr. Presidente, que estou usando um tempo que seria destinado a uma Exposição de Motivos, mas, para ganhar tempo, quero somente me informar. Qualquer colega, naturalmente, da minha parte, terá amplo direito de dar aparte. Será uma contribuição se quiserem complementar as perguntas, o que da minha parte considero satisfatório; os Colegas podem complementar essas minhas perguntas. É muito interessante.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Eu poderia me manifestar acerca da CPI? A Exposição de Motivos a que me referi Sr. Constituinte, é uma que foi feita pelo Presidente, passando a VALEC da órbita da Vale para a do Ministério. É esta que estou me referindo. Esta outra, a que o Sr. se refere, é posterior mesmo.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — A que me refiro é a que aprovou a construção da ferrovia.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Está é posterior. A exposição a que me refiro é da passagem

da Valec para o âmbito do Ministério, dando a ela a função de cuidar da Ferrovia Norte-Sul.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. S.^a se referiu, em sua exposição, acerca do tipo de ferrovia Norte-Sul, atravessando uma faixa de terreno, de território que lhe dá condições favoráveis. Então, classificou a ferrovia como ferrovia de tipo barato.

Por quanto vai sair um quilômetro dessa ferrovia? Depois de pronta, por quanto sairá um quilômetro dessa ferrovia?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Essa ferrovia sairá por valores abaixo de um milhão e meio de dólares por quilômetro.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tenho dados aqui, Sr. Presidente, que indicam que as ferrovias com esse tipo, não me refiro à Ferrovia do Aço, esta é uma exceção em termos de gastos, mas que para as ferrovias, no Brasil e no mundo, geralmente o preço padrão é de um milhão de dólares por quilômetro. Como se explica, então, que uma ferrovia em terreno favorável, chegue a um milhão e meio de dólares?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — A nossa estimativa é muito clara, a que fizemos. Ela tem como base quantidades reais de serviços que serão feitos, base número um. Base número dois: preços unitários praticados recentemente na Ferrovia de Carajás. É um dos referenciais nossos, então, podemos contar aqui no Brasil quanto custou o quilômetro da Ferrovia Carajás, por quilômetro. De memória não tenho, se o Cunha estivesse aqui poderia dizer. Alguém tem de memória isso?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Gostaria de ser informado posteriormente.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Quando falo que a ferrovia é uma ferrovia de custo baixo, quero dizer que ela está sendo construída em um terreno favorável, que demanda um volume de terraplenagem baixo, por quilômetro médio, um pouco mais baixo do que a de Carajás, e os preços adotados tiveram como espelho, para início; os que praticamos na Ferrovia de Carajás, na realidade, são um pouco menores. E, depois, quando se comparam ferrovias, é necessário se verificar, também, as características técnicas delas. Quais foram adotadas? Foi colocada a sinalização? Não foi colocada a sinalização? É necessário se fazer uma comparação, haver uma descrição do que está incluído ali.

Temos detalhados orçamentos acerca da nossa estimativa que também estão à disposição.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Gostaria de me referir a este preço da Ferrovia Norte-Sul. O orçamento total está estimado em quanto?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Em 2,44 bilhões de dólares.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — O preço médio, nessas condições, é de um milhão de dólares. Neste caso, daria pouco mais de um bilhão e quinhentos milhões de dólares a ferrovia. Como se explica, então, que o orçamento da Ferrovia Norte-Sul, uma ferrovia considerada barata, em terrenos favoráveis, dá uma diferença de quase um bilhão de dólares a mais?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — V. Ex.^a está falando em relação ao dado que possui?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Estou falando, inclusive, em relação a dados oficiais. V. S.^a, então, informa que a Ferrovia Norte-Sul está bem acima da média de quilômetros. Quer uma explicação porque, se não é uma Ferrovia do Aço, se não tem túneis, se as pontes são tão poucas, como, então, se explicar que está mais de 50% acima da média mundial e brasileira de construção de ferrovias?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Isso sem levar em consideração o material rodante da ferrovia, só a parte...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Considerando só a construção da ferrovia, sem o material rodante. Ai é outra coisa.

Até porque o material rodante, segundo a exposição de S. V.^a, é de empresas que serão ainda concessionárias.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tenho uma sugestão para V. Ex.^a O tempo de V. Ex.^a já se esgotou, mas o prorrogarei se V. Ex.^a quiser. Acho que V. Ex.^a está fazendo perguntas que são do maior interesse para a Comissão. Talvez fosse mais produtivo que V. Ex.^a entregasse à Presidência que nós requereremos a quem for, ao interessado, para nos dar informações detalhadas. Parece-me que seria mais útil, até para as conclusões. Uma sugestão apenas a V. Ex.^a Não temos tempo, pretendemos fazer esta Comissão em sessenta dias.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, com todo o respeito, agradecendo a sugestão de V. Ex.^a, preciso ouvir de viva voz do responsável, do Presidente da Valec algumas informações. Se S. S.^a não pode me prestar agora, aguardo. É claro que as informações S. S.^a pode não tê-las agora, mas todas as que S. S.^a puder prestar agora de viva voz, gostaria de recebê-las aqui, perante esta Comissão.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Apenas para perguntar a V. Ex.^a se os dados oficiais a que V. Ex.^a se refere são sigilosos ou poderão ser revelados?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Podem ser revelados. Vou velar. Inclusive, já tenho aqui, são dados no Geipot, portanto, do órgão que detém a maioria das quotas da sociedade. É o próprio órgão que atualmente é proprietário da Valec que diz — depois entregarei a V. Ex.^a esses dados — diz que o preço da Ferrovia Norte-Sul está estimado em um bilhão e quinhentos mil dólares. Portanto, as estimativas do Geipot são as estimativas do preço normal, tanto no Brasil quanto no mundo, de ferrovias nessas condições. Pergunto e o Sr. Presidente da Valec ainda não me respondeu por que essa diferença de quase um bilhão de dólares? É isto que gostaria de ouvir.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Poderia responder, Senador, com maior interesse, respeito, tendo em mãos a composição do custo dessa ferrovia mais barata, porque muitas vezes quando se fala no custo, pode-se incluir algumas coisas ou não se incluir algumas coisas. Não por máfé, absolutamente, por definição do custo. O nosso

custo, o custo do qual lhe falo, dessa Ferrovia de 2.44 bilhões, estão aí incluídos obras de terra, obra de artes especiais, lastro, dormentes, trilhos, sinalização, a telecomunicação é necessária, oficinas, pátios, tudo. Então, esse tipo de composição de preço mais completo é que estamos usando neste momento, porque usando isso com o objetivo de dizer ao Governo quanto vai custar a obra, para fins de orçamento. Não podemos omitir certos detalhes da orçamentação que são omíscios quando se orçam com outros fins. Às vezes, para comparar alternativas, se faz simplificação nisso tudo. Por exemplo, no caso do GEIPOT, talvez, só vendo a composição, poderão não estar incluídos sistema de sinalização, poderá não estar incluído, por exemplo, o serviço de telecomunicações, poderá não estar incluída a engenharia para fazer a obra.

O SR. MAURO BORGES — As condições técnicas, naturalmente, rampas, curvas, raio de curva é fundamental no custo.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Podem não constar pátios, estações, administração do projeto, gerenciamento.

O SR. OLAVO PIRES — À luz de esclarecimento, essa defasagem de um bilhão de dólares é num universo de quanto?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Universo de quê?

O SR. OLAVO PIRES — De quantos bilhões de dólares?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — De toda a ferrovia.

O SR. OLAVO PIRES — Pois é, mas num total de quanto?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Dois pontos quarenta e quatro.

O SR. OLAVO PIRES — Então, representa quase 50%.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Diria a V. S.^a que fique à vontade. Se não tem esses dados à mão, o que nos interessa é que eles nos cheguem.

Agora, não houve uma explicação. Primeiro, não houve uma informação aqui acerca de quanto custou o quilômetro da Ferrovia Carajás?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Cerca de um milhão e meio de dólares por quilômetro.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Então, foi assim 50% acima da média mundial.

Tenho aqui, em mãos, as estimativas da ferrovia pronta, porque do contrário o Geipot não ia apresentar informações acerca do custo da ferrovia se não fosse para a ferrovia pronta, porque, realmente, é um estudo comparativo entre ferrovia, rodovia, hidrovia e outras alternativas, quer dizer, a mistura entre ferrovia e hidrovia. Então, dá o preço aproximado de um milhão de dólares por quilômetro da ferrovia. Estimando, portanto, a grosso modo, um bilhão e quinhentos milhões de dólares para a Ferrovia Norte-Sul.

O mesmo órgão do Ministério dos Transportes, por coincidência o órgão que detém a maioria das quotas da Valec, estima uma ferrovia em um bilhão e quinhentos milhões. Como a Valec, a

sua subsidiária, vem agora apresentar os custos de uma ferrovia por dois bilhões, quatrocentos e quarenta milhões de dólares?

Esse esclarecimento tem de ser feito. Na realidade, não creio que o Geipot tenha dado uma estimativa sem ser a ferrovia concluída, porque é a ferrovia em condições de funcionamento, portanto, com sinalizações, com comunicações, etc.

Tenho outras perguntas. Vamos supor, considero não satisfeitas essas informações. V. S^a se compromete a me dar posteriormente, se não puder fazê-lo agora?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — A ferrovia de Carajás, pronta, ficou com um custo, internacionalmente qualificado, como ferrovia de custo baixo, internacionalmente. Estamos seguindo aqueles padrões, não copiando, porque estamos, no nosso caso, usando os volumes reais obtidos para o serviço da nossa ferrovia.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. S^a discorda da minha informação de que o preço mundial de ferrovias, nessas condições, é de um milhão de dólares. V. S^a contesta?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Não estou contestando, estou no meio da minha explanação, gostaria de completar meu pensamento.

Essas estimativas variam muito quando são apresentadas, quando não se especifica o que está incluído. Já vi grandes variações, compulsando orçamentos entre obras, quando não se colocam componentes que, às vezes, por definição daquele orçamento lá não estão e assim que são juntados, é preciso pegar as duas estimativas, essa de V. Ex^a e a nossa e fazer, item por item, uma comparação, para se saber onde está a diferença, porque senão não dá para eu dizer que esta está mais baixa ou aquela está mais alta. Podem ser coisas diferentes, V. Ex^a está entendendo?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Gostaria, então, de complementação dessas informações.

Mas o mesmo Geipot que fez essa estimativa de um bilhão e quinhentos milhões de dólares para a ferrovia Norte-Sul, fez um estudo de alternativas no corredor estratégico do Tocantins-Araguaia. Em dois cenários ele faz essa comparação, em duas estimativas, que tenho aqui em mãos, podendo, inclusive, depois, passar para as mãos dos nobres companheiros membros desta Comissão. Entre as diversas alternativas, desde o nada, isto é, desde não ter nenhum transporte, só se utilizando da hidrovia, que é o caminho natural, até a ferrovia Norte-Sul, até mais uma alternativa de duplicação da Belém—Brasília, foi esta a comparação feita pelo Dr. Vivacqua quando expôs aqui, só usou esta. O Geipot não apenas compara a ferrovia com o asfalto, mas compara, também, com a hidrovia, com a combinação de hidrovia com ferrovia. Então, em todas essas alternativas a Ferrovia Norte-Sul aparece em um cenário, como a oitava prioridade, oitava alternativa. Do ponto de vista do empresário que vai aplicar o seu capital, que considera alternativas, qual é a que tem mais retorno? Mas do ponto de vista, também até, do desenvolvimento regional, qual é a que serve mais ao desenvolvimento regional? Estou colocando, estou argumentando, não em termos pessoais meus, não é opinião minha, é

opinião do Geipot. Então, em um dos cenários conforme este quadro aqui, o Geipot considera que a Ferrovia Norte—Sul é a oitava prioridade.

Nesse outro cenário aqui, ele considera que a Ferrovia Norte-Sul seria a décima primeira opção. Eu gostaria, então, diante desses dados comparativos, não apenas da Ferrovia Norte-Sul, como mais uma pista rodoviária, ligando essa região com a região do Maranhão, gostaria de saber qual é a informação de S. S^a, o Presidente da Valec acerca desses dados do Geipot. Os estudos comparativos do Geipot são extremamente desfavoráveis à opção da Ferrovia Norte—Sul. Por que isto, Sr. Presidente?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Não posso responder a sua pergunta. Pelo seguinte: quando fomos chamados, o Governo pediu à Vale do Rio Doce técnicos, recursos, contratos de consultoria, e o seu **know-how** para construir a Ferrovia Norte-Sul. Nós começamos essa tarefa, essa tarefa nos foi dada. E estamos procurando fazê-la dentro do melhor das nossas capacidades. É isto. Não estudamos alternativas para a Ferrovia Norte-Sul. Não fizemos comparação multimodais.

O SR. MAURO BORGES — Acho que esta comparação aqui feita pelo Relator, é mais pelo problema do custo, mas não de eficiência de operacionalidade. Mais um problema de custo de construção. Mas, a operacionalidade, sem dúvida nenhuma, não se compara com uma série de transportes, um pedaço do rio, um pedaço da ferrovia, a operacionalidade custa muito mais caro. Se não me engano, o assunto é muito mais referente ao custo de implantação.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Senador, permita-me. Queria informar e vou lhe dar depois...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a já ultrapassou muito tempo, mas vou lhe dar mais cinco minutos.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Muito obrigado. Queria só informar acerca do aparte do nobre Senador Mauro Borges, que este estudo não visa só ao custo; ele analisa também o benefício, inclusive o benefício anual. Então, é um estudo mais aprofundado e mais abrangente do que somente os estudos de custos da ferrovia. Eu informarei depois, darei a cópia a V. Ex^a.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Não havia terminado ainda a sua resposta. Posso terminar depois do Senador.

Quer dizer, essa missão nos foi dada nesses termos. É claro que como pessoas sensatas que somos ou procuramos ser, fomos olhar os estudos que já haviam, lê-los, nos informar, mas não eram mais da nossa alçada alterar essas coisas.

O que podemos dizer é o seguinte: essa ferrovia, para aqueles volumes de carga que estão sendo considerados como potenciais e possíveis para a região, essa ferrovia, para uma integração entre a rede Ferroviária Carajás e o Sul, é uma ferrovia eficiente, barata, nos seus tempos e muito útil para o País. Nós nos convencemos disso e tanto que, com entusiasmo, passamos a aplicar ali os nossos esforços de engenharia para fazê-lo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Neste caso V. S^a não tem explicações para este estudo

comparativo da relação custo-benefício feito pelo GEIPOT. V. S^a se considera, então, como Presidente de uma empresa construtora que foi convocada para realizar a construção da ferrovia e não considera esse problema, não tem informações a dar sobre isso.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Eu não tenho. Fomos convocados para fazer a ferrovia Norte-Sul. Agora, quero deixar registrado, também, que olhamos a sua utilidade em profundidade. Porque não fomos nos abalarçar, apesar de sermos pessoas de ferrovia, muito basicamente, não fomos nos abalarçar em apoiar, mesmo tecnicamente, algo no qual não viéssemos a acreditar. Isto é importante. Acharmos que essa ferrovia tem um papel muito interessante a cumprir naquela região e é uma ferrovia útil ao País.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Obrigado, Presidente. Tenho ainda uma pergunta a fazer, mas gostaria de ceder o aparte.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Apesar da afirmação do Presidente Paulo Vivacqua, que considero absolutamente correta, eu até já havia solicitado ao nobre Senador João Menezes que se separássemos aqui, na medida do possível, o problema da irregularidade da concorrência do problema da viabilidade, o que vimos, hoje, foi o Presidente Paulo Vivacqua usar 90% do seu tempo para falar sobre viabilidade, quando não é problema da Valec analisar viabilidade. Quem tem que analisar viabilidade é a Seplan, é o IPEA, é o GEIPOT, que é a empresa de planejamento do Ministério dos Transportes. A Valec recebeu a função de executar a obra. Ela tem que examinar problemas de engenharia, custos de engenharia. Para mim é tudo muito claro. Se a obra é viável ou não é viável não é problema da Valec. A Valec recebeu a incumbência do Governo de construir a obra.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Pego a V. Ex^a que não conceda mais apartes e encerre a sua intervenção.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Só uma última pergunta, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Faça a última pergunta, para encerrar.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Agradeço a tolerância de V. Ex^a.

Ouvi dias atrás, a título de brincadeira, dizer que se em vez de Ferrovia Norte-Sul fosse Ferrovia Sul-Norte, haveria mais facilidades, como se fosse uma questão de regiões, quando não é. Nós queremos, torcemos e apoiamos o desenvolvimento da região Centro-Oeste. Na realidade, essa ferrovia parece mais direcionada no sentido Sul-Norte, no aspecto de que ela é destinada à exportação de grãos, numa grande movimentação, principalmente de minérios, para os portos do Maranhão, como Itaqui.

A minha pergunta ao Presidente Paulo Vivacqua é a seguinte: se essa ferrovia é para fazer a integração com o Sul do País, por que a bitola não combina? Por que a bitola é diferente, não é a bitola métrica, é a bitola de 1,60m? Como se explica essa diferença de bitola?

O SR. PAULO VIVÁCCIA — Não sou a pessoa mais qualificada para falar do problema de bitola

no Brasil, porém, tenho algum conhecimento do assunto.

Nos tempos de Carajás, quando me achava numa posição de dirigente do projeto, enfrentei a mesma situação: definir a bitola. Naquela época, foi-nos dada a concessão com bitola de 1,60m, em Carajás, a despeito do fato de já operarmos com uma bitola de 1m na Vitória-Minas. Isso porque o Brasil tinha decidido que estradas importantes, novas, deveriam ser feitas com bitola larga e a sua futura bitola, ao longo dos tempos, seria a larga; as novas ferrovias importantes seriam construídas com bitola larga. Esta foi, nos tempos de Carajás, a razão pela qual aquela ferrovia ficou com bitola 1,60m. Os mesmos argumentos têm sido usados atualmente. O Brasil procuraria caminhar na direção da bitola larga, que é a bitola que une Belo Horizonte-Rio de Janeiro, Rio de Janeiro-São Paulo e hoje é a de Carajás. Essa bitola teria que fazer, em determinado momento, um ponto de contato com uma estação de transbordo para a bitola métrica e isso será feito. Procuraremos fazer isso da forma mais eficiente possível, com um sistema de transbordo de baixo custo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas, encarecendo, criam-se barreiras.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVACQUA — É uma barreira que procuramos minimizar sendo eficientes em termos de engenharia.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Sr. Relator, peço a V. Ex^a que encerre.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Já vou encerrar, Sr. Presidente.

A respeito das perguntas sobre a concorrência anulada, eu me reservo para fazê-las ao responsável que vai depor aqui logo depois de V. Sa

O SR. ALEXANDRE COSTA — Antes de V. Ex^a encerrar, eu queria dar um aparte.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Ex^a tem o aparte.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Relator, as informações dadas a V. Ex^a pelo GEIPOT, que é um órgão considerado no País, eu não quero considerá-las levianas, porquanto a disparidade é imensa no custo de uma obra. Muito embora seja uma obra de grande vulto, requer como segundo convocado o Presidente do GEIPOT ou o autor, ou diretor ou funcionário que forneceu a V. Ex^a essas informações.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — O Presidente do GEIPOT já está aqui Senador, e vai depor.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Vai depor?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Vai.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Então, vamos ver esse milagre, vamos ter oportunidade, hoje, de assistir a esse milagre. Como se pode orçar uma ferrovia em 2,4 bilhões de dólares e o GEIPOT achar que pode fazê-la por 1,5 bilhão de dólares? Seria o caso até de se decidir construir a ferrovia, encerrar-se todo e qualquer trabalho com a Valec e entregar a obra imediatamente para o GEIPOT realizar.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas o GEIPOT é o dono da Valec, Senador. A minha dúvida foi sobre a divergência brutal das informações. É por isso que precisamos investigar.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Estou colaborando com V. Ex^a. Acho que ele deve, além de órgão consultivo, também ser órgão construtor, porque reputo isto quase como um milagre; 50% de diferença no orçamento de uma obra, que já corre há muitos e muitos meses. E não tenho lembrança de ter lido, em qualquer jornal, nenhum protesto do GEIPOT, o maior acionista, sobre o custo dessa obra.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Ex^a complementa minhas perguntas.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra ao Senador Mauro Borges, o primeiro inscrito, que terá 10 minutos para sua exposição.

O SR. MAURO BORGES — Vou tecer algumas considerações gerais para uma compreensão melhor do problema.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a pode usar o tempo como melhor entender.

O SR. MAURO BORGES — Quando se fala em viabilidade econômica e social numa região atrasada, por exemplo, numa região da Sudam, poderia ser também da Sudene, não se pode levar em conta exclusivamente o problema de viabilidade econômica; social, certamente. É preciso que se considere que existe a Sudam com verbas específicas da União, com participação no orçamento, exatamente para levantar o padrão de vida, a melhoria das condições de progresso daquela região. Se fosse assim, teríamos que estudar a viabilidade da criação desses oito Estados que estão sendo criados e que vão ter uma despesa talvez várias vezes superior à Norte-Sul. Quer dizer, o problema não pode ser olhado do ponto de vista dos custos.

Agora, falando de uma forma estratégica, global, o País não pode continuar preso a um pulmão do Sudeste, aos portos de Tubarão, de Santos e de Paranaguá. Não há condições. Temos que abrir um outro pulmão para o norte.

Se fôssemos optar por uma outra alternativa, que não foi nem ventilada, de melhorar as ferrovias que vêm do planalto, do Brasil Central, para os portos do Sudeste, essas ferrovias ficariam muito mais caras do que a construção da Ferrovia Norte-Sul. Portanto, não há conveniência de se fazer isso. A conveniência é abrir realmente uma ferrovia de grande porte, que vai ligar-se a um porto especial, ao porto de águas mais profundas do País, onde vão chegar os supergraneleiros, que vão fazer o transporte de cargas mistas de grãos e de minério, barateando em 50% o transporte a longas distâncias marítimas. E ao Porto de Belém, certamente, por ser o escoadouro natural por via fluvial. Estas considerações precisam ser feitas. Se não podem ser feitas agora, têm que ser feitas depois.

Agora, a questão do custo e da utilização imediata da hidrovia, como muitos querem, é impossível por uma questão de prazo. Ela é mais econômica, sem dúvida alguma, na operacionalidade,

muito mais que a ferrovia, muito mais, ainda que as rodovias. Não vamos precisar só de rodovia, só de ferrovia ou só de hidrovia. Vamos precisar de um feixe de transportes: de hidrovias, ferrovias e rodovias, porque os portos de Belém e de São Luiz vão-se transformar em grandes portos nacionais. Vamos nos liberar. Estamos com pneumotórax, respirando somente por um pulmão aqui no Sudeste.

Por que não a hidrovia? Porque ela demoraria de doze a quinze anos. Uma obra essencial para a hidrovia é a construção da Usina de Santa Isabel, que fica pouco acima da confluência do Araguaia com o Tocantins. É uma usina com projeto feito, com sondagens feitas, pode começar amanhã. Foi retirada a sua prioridade não sei por quê. Ela é essencial não só para o desenvolvimento da região, mas, sobretudo, para mandar energia para o Nordeste, que está com grande falta, no momento. O custo dessa usina é de um bilhão e duzentos milhões de dólares. A parte em que se pode debitar o custo do transporte é pequena; a eclusa custaria apenas cento e trinta e cinco milhões de dólares, e nós abriríamos um estirão navegável até Aruanã, quase 1.000 Km de extensão.

Estou falando isso apenas para mostrar que uma não exclui a outra; é uma questão de tempo. A mais rápida, a mais conveniente, agora, é a ferrovia; enquanto ela desenvolve a região e presta serviços, vai-se construindo a hidrovia. Não podemos ficar esperando que se faça a hidrovia e não se faça a ferrovia.

Na exposição aqui feita pelo Dr. Paulo Vivacqua houve uma subestimação da capacidade produtiva da região. Só o Vale do Araguaia tem, de cada lado de suas margens, cerca de 2 milhões de hectares. Considerando-se a produtividade obtida no Projeto Formoso, de 5 toneladas por hectare, com duas safras, são 10 toneladas; 4 milhões dariam 40 milhões de toneladas. Somente o vale do Araguaia ultrapassa em muito as perspectivas de demanda de carga da região global. Há ainda, o Tocantins, que não é tão favorável quanto o Araguaia nessa questão de áreas planas para fazer irrigação por inundação.

Outro problema que foi tocado de leve é com referência ao gás. Mas, se realmente a região de Juruá e Urucu se transformar num grande centro produtor de petróleo, nós vamos trazer da forma mais barata, por hidrovia, os grandes graneleiros de petróleo e trazer para o interior do Brasil as grandes destilarias de petróleo. Então, ninguém pense que vai faltar o que transportar no sentido Norte-Sul ou no sentido Sul-Norte.

Um problema que o Dr. Paulo Vivacqua não falou detidamente, e é natural que a exposição dele não descesse a detalhes, e que me preocupa um pouco é o traçado da Ferrovia Norte-Sul. Ela segue, quase todo o tempo, dentro do vale do Tocantins. O Tocantins é muito diferente do Araguaia. O Araguaia é um rio de planície, um rio velho. O Tocantins é cheio de saltos; estão previstas vinte e três usinas com eclusas. Isso só para depois do ano 2000 poderemos fazer. É preciso ter muito cuidado para que essa ferrovia não inviabilize os aproveitamentos hidrelétricos. Isso é da maior importância, para não acontecer o que aconteceu na construção de Tucuruí, que foi um modelo de falta de aproveitamento. Quando se inundou aquele lago de Tucuruí, afogou-se cerca

de 200 Km da rodovia Transamazônica, que foi feita quando já se conheciam as cotas, a altura que iria ter a barragem de Tucuruí. É preciso realmente muito cuidado para que essa estrada não inviabilize o potencial hidrelétrico gigantesco do Tocantins.

Considero até ocioso fazer comparação entre rodovia e ferrovia, porque não é a capacidade de tráfego que está esgotada numa rodovia somente. É o custo do transporte, a longa distância de cargas pesadas que não pode, evidentemente, ser feita por rodovia. Haverá, com o tempo, uma distribuição natural com o tipo de carga; carga que não tem pressa, de grandes tonelagens, vai pela hidrovía; cargas que precisam ter uma certa pressa vão pela ferrovia; e essa ferrovia, pelos cálculos que fiz, e isso está muito claro, vai reduzir, de pronto, os custos de frete em 50% com relação às rodovias. De maneira que cada meio de transporte terá sua carga específica: minério, petróleo, etc. Era o que gostaria de dizer.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex^a me permite um aparte? (Assentimento do orador.) Para mim, não é nenhuma surpresa a seriedade com V. Ex^a examina o problema, inclusive o bom senso, a isenção e a racionalidade, porque a preocupação que sempre tivemos é de que esse problema viesse a ser colocado de uma forma emocional. V. Ex^a citou bem: essas ferrovias, hoje, que são verdadeiras esteiras rolantes, devem ser admitidas e determinadas sempre no sentido de corredores de exportação. Esta é a minha visão pessoal, e V. Ex^a colocou também desta forma. Tudo isso tem sido muito mal explicado. Precisariamos saber se ela deveria ter essa extensão que está no projeto.

Quando falamos no uso da hidrovía, insistimos nesse trecho em que V. Ex^a fala no rio velho, pacífico e plano, é exatamente para produção de alimentos para o Brasil, no sentido Norte-Sul e a outra no sentido Sul-Norte. Esse assunto precisa ser bem examinado. O que sempre se reclamou é que uma obra desse porte estivesse em vias de ser executada aos atropelos; isso é que sempre discutimos e reclamamos. De modo que isso que estamos fazendo aqui, hoje, infelizmente dentro de uma CPI, é um assunto que deveria ter vindo ao Congresso Nacional, para ser discutido dentro da Comissão de Transportes. Isso não foi feito porque, infelizmente, o Poder Legislativo não alcançou aquele nível de prerrogativas que gostaríamos que alcançasse. Meus parabéns pela forma muito equilibrada com que V. Ex^a examinou o problema.

O SR. MAURO BORGES — Muito obrigado, nobre Senador.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O orador seguinte é o Senador Affonso Camargo, que também dispõe de 10 minutos para fazer exposição ou perguntas ao Dr. Paulo Vivacqua.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, pretendo usar apenas 5 minutos. Vou fazer uma breve intervenção com relação a um problema que me parece fundamental no caso da participação da Valec, que é da concorrência; e até gostaria de usar aquele quadro que está ali na parede, para declarar, a minha convicção de que houve, indiscutivelmente, um acerto entre as empreitei-

ras, e faço isso por uma dedução lógica. No inquérito do Geipot, há uma declaração de que não se identificou nenhum fato objetivo que pudesse comprovar a combinação entre os licitantes. Não sei o que poderia ser fato objetivo. Quem sabe se pretendia encontrar um documento que dissesse assim: "Aqueles a quem interessar possa, os empreiteiros aqui reunidos decidiram dividir os toles". Não há forma objetiva. Como é que se vai chegar a isso? A não ser que as empreiteiras venham aqui e declarem que houve entendimento. O que quero tentar demonstrar, e todos somos inteligentes para deduzir logicamente as coisas, é que houve um entendimento, que não digo ter sido patrocinado pela Valec, mas foi induzido pela forma da concorrência. É isso que vou procurar demonstrar.

O tipo de concorrência feita, a modalidade, é a chamada modalidade em que se dá um limite inferior ao preço. É o sistema hoje usado no Brasil, ainda não me convenci que seja o mais conveniente para o erário público, mas é a forma usada. Isso tudo é público. A Valec jogou aberto nisso aí. Ela definiu, fez um sistema de pontuações dando uma classificação às empresas que tinham sido pré-qualificadas. Foram 21 empresas para 18 lotes. Na forma que está escrito, inclusive no edital da concorrência, a forma de conceder os lotes ou de ganho da concorrência, entraria a pontuação. É evidente que a empresa que desse um desconto de 10%, que é o máximo que podia dar, e tivesse a primeira pontuação, ela sabia que o primeiro lote que concorresse, ganharia. Isso é absolutamente claro, parece-me lógico.

Então, qual foi a primeira pontuação? Foi a Andrade Gutierrez, que tinha 203 pontos. O que ela fez? Ela apenas deu o maior desconto no lote que quis ganhar, que é o 3BC. Ela, de 10 aqui, deu 5. Isto tudo aqui é uma ficção, é uma fantasia. Ela deu 10 aqui porque, na concorrência, desde que já tenha ganho um lote não ganharia o segundo. Isto foi uma opção da Valec, válida. Nós não queremos dar dois lotes, queremos dar um lote para cada empreiteira. Então, a Andrade Gutierrez não corria nenhum risco de perder o seu lote porque já sabia que era um lote para cada uma quando deu aqui.

Vamos ver a segunda: Camargo Corrêa, com 194. O que ela fez? Deu o ponto máximo em dois lotes. Então ela ficou absolutamente segura aqui. Se por acaso ela desse o mesmo da Andrade Gutierrez, ela perderia o primeiro mas nunca perderia o segundo. Então essa empreiteira aqui também ficou absolutamente segura que ganhava. Até aí não há problema.

Vamos ver a terceira. A terceira foi a Mendes Júnior, com 168. Esta deu o desconto em quatro. Como ela sabia que, por um azar ou uma coincidência, coincidissem um lote com a Andrade Gutierrez e um segundo lote com a Camargo Corrêa, ela teria segurança que o terceiro lote seria dela. Então ela ganharia.

Agora vejamos o que aconteceu com a quarta. A quarta é a CBPO. Essa que deu três lotes. Ela podia ter coincidido com as três que tinham pontuação maior, mas aqui ela já deu num que não tinha nenhuma.

Vejamos o que aconteceu com a quinta, a Queiroz Galvão. Ela só deu desconto de 10 onde não tinha nenhuma com 10.

Vejamos o que aconteceu com a sexta, a Noberto Odebrecht. Ela só deu 10 onde não tinha nenhuma com 10, para não continuar. Quer dizer, é evidente que nessa forma de concorrência em que todos podiam dar o desconto maior de 10%, e as pontuações foram entregues e publicadas antes, é evidente que as empresas iam se acertar para cada uma ganhar, senão todas teriam que dar 10 em tudo.

O SR. EDISON LOBÃO — V. Ex^a me permite um aparte, apenas para um esclarecimento?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Pois não!

O SR. EDISON LOBÃO — No caso da Norberto Odebrecht, por exemplo, e isso vale para outras empresas, se ela não tinha nas três colunas que apresentou uma proposta com 10% de desconto, nenhuma outra concorrente, por que três propostas é não apenas uma?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Para V. Ex^a pensar que não houve acerto.

O SR. EDISON LOBÃO — Mas eu não tenho que pensar, quem tem que pensar somos todos nós. V. Ex^a começa dizendo que a primeira, Andrade Gutierrez, fez apenas uma proposta segura de que ganharia. Como é que a outra também não estava segura de que ganharia fazendo apenas uma onde não havia outra proposta?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Nós sabemos que as empreiteiras entraram para ganhar algum lote porque a forma de concorrência foi para dar um lote para cada uma, até porque a concorrência diz que quem já ganhou um lote, não entraria na disputa, desde que desse um desconto maior.

O SR. EDISON LOBÃO — Não, a forma de concorrência era para no máximo um a cada uma e não para, necessariamente, dar um lote a cada uma.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sim, mas um para cada uma! Então, pela garantia, elas dariam 10 em todos os lotes porque aí iria pela pontuação, só que haveria o risco da empreiteira não ficar com o lote que queria ficar. Para mim é evidente que houve um acerto. Não estou dizendo que a VALEC o patrocinou. Esta forma de concorrência induziu um acerto tranquilo. Para mim é absolutamente lógico o que estou colocando.

Agora, um outro problema que quero colocar é o seguinte: esse é um problema que já vai com aquelas preocupações que me parecem mais importantes porque esse sistema de 10% de mínimo de desconto passa a ser importante o chamado preço-base que é o preço sob o qual se dá o desconto. Se realmente os preços não estiverem bem qualificados — e nós pedimos agora que a Valec remetesse à Comissão a chamada planilha de preço para poder examinar esse preço, fazer análises comparativas — é evidente que então estaria sendo prejudicado o erário público porque os preços eram mais convenientes. A verdade é a seguinte: todo mundo que ganhou, ganhou 10% de desconto. A pergunta que eu faço é a seguinte: será que alguém não podia dar 11, 12 ou 13? Por que todos ganharam dando o desconto máximo? Será que o preço-base não está mal calculado dando condições de todos ganharem dando o maior desconto? É essa a colocação que faço.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex^a permite um aparte?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Pois não.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex^a diz que esse é o processo usado no Brasil.

O SR. AFFONSO CAMARGO — É um dos processos. Ou preço-base ou o menor preço.

O SR. ALEXANDRE COSTA — É um dos processos que V. Ex^a discorda, mas é existente e usável. E há muitos e muitos anos, é o preço-base e a variação para mais e para menos. Ou 10% a mais do que o preço-base ou 10% a menos do que o preço-base.

Pergunto: V. Ex^a aceita a tese de que obedece a Lei nº 2.300? E onde está o ilícito?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não estou falando que existe o ilícito, o que quero dizer é que da forma como foi feita a concorrência, é evidente — não sei se para V. Ex^a também é evidente — que houve um entendimento entre as empreiteiras.

Agora, o que me preocupa, Senador Alexandre Costa, é que este preço de 10% ou menos do que o preço-base, não seja um preço justo, não seja um preço mais conveniente para os bons custos da obra. Para mim é evidente que houve um acerto.

O SR. ALEXANDRE COSTA — E por que o Geipot não protestou pelo preço-base?

O SR. AFFONSO CAMARGO — O preço-base é da Valec, não tem nada a ver com outras.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas o Geipot não é o dono das ações?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Vamos ouvir o Presidente do GEIPOT em seguida, Senador Alexandre Costa. Vamos aguardar porque acho que há muita coisa para sabermos dessa ferrovia.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Quer dizer que V. Ex^a não vê o ilícito?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Eu não posso provar porque não tenho uma ata do acerto das empreiteiras. Estou usando uma dedução lógica, que é próprio de nós, engenheiros.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a terminou? (Assentimento do Senador Camargo).

Segundo, vamos ouvir agora, também por 10 minutos, o Senador Olavo Pires que pode fazer a exposição ou perguntar diretamente ao Dr. Vivacqua.

Tem a palavra o nobre Senador Olavo Pires.

O SR. OLAVO PIRES — Pergunto a V. Ex^a, Sr. Presidente, qual é o princípio de secretariado que está sendo adotado nessas nossas reuniões, considerando que eu não vejo nenhum taquígrafo aqui. Como teremos condições depois de dar sequência ao que está sendo tratado e debatido aqui?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Senador, tudo está sendo gravado.

O SR. OLAVO PIRES — Isso será passado a nós, Senadores.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Claro!

O SR. RUY BACELAR — Senador Olavo Pires, V. Ex^a me permite para uma questão de ordem?

O SR. OLAVO PIRES — Pois não!

O SR. RUY BACELAR — O nobre Senador Affonso Camargo fez uma série de observações. Entretanto, parece-me que o Presidente da Valec não respondeu ou irá responder ou não pretende ou não tem o que responder.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vamos prosseguir nos nossos trabalhos.

O SR. RUY BACELAR — Eu concedo a vez.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a não pode ceder a vez, V. Ex^a, se ceder não tem depois a palavra. V. Ex^a usa ou pode refazer.

O SR. RUY BACELAR — Eu cedo a oportunidade.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem V. Ex^a a palavra pela ordem.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Para o meu relatório seria mais funcional, não quer dizer que seja essencial, mas seria mais funcional que tão logo fossem levantadas questões fundamentais, como essa levantada pelo nobre Senador Affonso Camargo, o Sr. Presidente da Valec respondesse ou que dissesse que não tinha resposta ou informações no momento. Se V. Ex^a permitir, eu peço que usemos esse método: tão logo fosse arguido, o Sr. Presidente respondesse logo depois. Assim, o meu relatório fica mais funcional.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — A bem da verdade, quero informar à Comissão que o Presidente da Valec quis intervir. Mas como o Senador Affonso Camargo já havia terminado, e o meu interesse é manter a ordem total nesta Comissão, para que cheguemos ao fim. S. Ex^a, agora, como o Senador Olavo Pires, ou faz a pergunta ou abre mão.

O SR. OLAVO PIRES — Eu cedo a oportunidade para que S. S^a, responda.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, pela ordem. (Assentimento do Sr. Presidente.) V. Ex^a tem que perguntar ao Senador Affonso Camargo se S. Ex^a perguntou. Se S. Ex^a perguntou tem que ter a resposta.

V. Ex^a não pode saltar e dar a palavra a outro orador sem ter a resposta.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eu pergunto: "encerrou, Senador?", e S. Ex^a respondeu: "encerrei". Não sou eu quem vai mandar S. Ex^a perguntar.

Tem a palavra V. Ex^a.

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Presidente, quero, com todo o respeito ao nobre senador Alexandre Costa, protestar pela sua ingerência na condução dos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não há ingerência. S. Ex^a está pedindo uma questão de ordem, e dou a palavra a todos que a solicitam.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, o nobre Senador Olavo Pires é novo na Casa

e é a primeira vez que toma parte em Comissões de Inquérito. Esta deve ser a vigésima ou trigésima que tomo parte. Levantar questão de ordem é defesa de direito dos que compõem a Comissão, não constitui absolutamente ingerência, que pode ser deferida ou indeferida.

O SR. OLAVO PIRES — Senador, talvez seja a maneira pela qual V. Ex^a se dirija ao Presidente, quase como assim querendo orientá-lo sobre a maneira de dar andamentos aos os trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Acho que V. Ex^a viu que ninguém vai orientar os trabalhos da Presidência aqui.

O SR. OLAVO PIRES — A minha grata felicidade é ser um Senador jovem, novo. Isso para mim é muito gratificante.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Então, vamos continuar.

O Senador Olavo Pires abre mão de seu tempo...

O SR. OLAVO PIRES — Não, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Então, V. Ex^a tem dez minutos para falar.

O SR. OLAVO PIRES — Então, V. Ex^a me dá o tempo para falar e não permite interrupção.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Pois não. Perfeitamente.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, pela ordem. (Assentimento do Presidente.) Neste caso o Presidente da Valec não responderá agora ao Senador Camargo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra V. Ex^a, Senador Olavo Pires, por dez minutos para fazer exposição ou para fazer perguntas.

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Presidente, havia solicitado que toda a documentação ou informação solicitada por nós, Senadores não seja endereçada apenas ao Senador que solicitou a informação, mas, sim a todos os membros da CPI.

Pergunto ao Dr. Paulo Vivacqua, qual a extensão da suspensão da construção da ferrovia? Está tudo suspenso, após seis meses ou oito meses iniciará tudo novamente ou estará sendo dado andamento em alguns trabalhos preliminares?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Nós não conversamos ainda com o Ministro dos Transportes, nesse interim. Saindo aqui, da CPI, vamos procurar obter uma audiência com o Ministro para recebermos instruções a esse respeito. No momento, o que sabemos é que o início das obras foi protelado por seis meses. É só isso. Depois da conversa com o Sr. Ministro é que teremos mais instruções, que vamos seguir.

O SR. OLAVO PIRES — Pelo que me pareceu, a suspensão da construção da ferrovia implicaria em uma suspensão total, de todas as atitudes, durante esse período de seis meses; mas, agora, parece que a suspensão é dúbia, não?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Não, não é dúbia. Se todas as atividades forem suspensas neste momento, elas não poderão ser retomadas a tempo de se recomear as concorrências para que a obra se realize daqui a seis meses.

Então, algumas atividades serão descontinuidas, outras deveriam continuar.

O SR. OLAVO PIRES — Solicito a V. Sª que tão logo chegue a uma conclusão com relação ao sentido dessa suspensão, nos seja comunicado, para que possamos tomar conhecimento da verdade dos fatos.

Outra coisa: qual foi o parâmetro, ou os parâmetros adotados para se chegar a uma conclusão da conveniência da construção da ferrovia sobre a duplicação da rodovia Belém — Brasília?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Como respondi antes, não nos foi dado esse tipo de problema para resolver ou estudar. Nós fomos chamados à Vale do Rio Doce para fazer essa ferrovia — estudar e fazê-la —, nunca nos foi dada essa incumbência. Nós apresentamos hoje aqui, a título apenas de ilustração, numa palestra, os custos relativos de uma ferrovia e uma rodovia na região, mas a nossa tarefa, desde que fomos incumbidos dela, é apenas fazer a ferrovia Norte/Sul.

O SR. OLAVO PIRES — A pergunta se prende ao fato de ter V. Sª esclarecido, agora há pouco na sua explanação de motivos, que se chegou a uma conclusão da conveniência da ferrovia sobre a rodovia.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Não, na nossa explanação apresentamos aqui, a título de enriquecer a nossa exposição, os benefícios que uma ferrovia traz em si quando é implantada, comparando-se com aqueles de uma rodovia, mostrando a V. Exª, através de alguns números, os benefícios que o transporte ferroviário traz quando substitui rodovias. Mas aquilo ali não tem caráter de um estudo que foi feito para se optar ou tomar decisões.

O SR. OLAVO PIRES — A decisão foi tomada baseada em quê?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — A decisão para se fazer a ferrovia?

O SR. OLAVO PIRES — Sim.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Descobrimos esses antecedentes do nosso projeto.

O SR. OLAVO PIRES — Quer dizer que a VALEC recebeu a determinação de construir a ferrovia?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Exatamente. A VALEC é uma subsidiária da VALE, que recebeu um pedido do Ministério dos Transportes para mobilizar-se e estudar a ferrovia Norte — Sul e construí-la. Nós não participamos dos estudos da viabilidade da ferrovia.

O SR. OLAVO PIRES — Quero esclarecer que a minha posição pessoal não é contra, em princípio, à construção da ferrovia.

Pergunto a V. Sª, aos Senadores presentes e à Mesa, considerando inclusive esse choque de informações entre o órgão consultivo, que é o Geipot e a Valec, que é o órgão construtivo através do qual o Geipot admite ou informa que o custo da obra — custo inicial, não seria o custo corrigido — seria de 1.400 bilhões e a Valec 2.440, e considerando, também, que o Geipot informou que, quanto ao princípio de prioridade, a ferrovia estava colocada em oitava e décima primeira prioridade,

por que não construímos essa ferrovia através dos batalhões ferroviários?

Tenho certeza de que reduziria, em muito, o custo da obra.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Nós temos uma boa experiência recente, que foi a de Carajás. Alguns de nós aqui participamos intensamente lá em Carajás. Eu fiquei dez anos em várias posições, como diretor de engenharia, por exemplo, durante muito tempo, e o Dr. Cunha, que será o próximo a depor aqui, foi a pessoa de posição muito importante dentro do projeto, e outros que estão, inclusive, aqui trabalharam lá. Quer dizer, nós estamos trazendo de lá uma experiência recente, bem real. Nós apanhamos muito para fazer aquele projeto, aprendemos muito lá e estamos incorporando aqui ao nosso projeto e a nossa estimativa de preço é uma estimativa extremamente rica em detalhes, porque era uma estimativa para executar. Nós tínhamos sempre medo de dar números que iludissem, eventualmente, o Governo. Seria muito fácil até para a Valec, se tivesse agido irresponsavelmente, chegar para o Governo e dizer: "Olhe aqui, eu faço por 1.400 bilhões". Não fizemos isso, nós pegamos os estudos do Geipot, que são sérios e feitos por gente altamente especializada e competente, e estudamos, mas nunca chegamos a compará-los. O que sabemos é que na hora de executar, não comparamos alternativas...

O SR. OLAVO PIRES — Um aparte.

Nesse caso, já existe um estudo detalhado da ferrovia?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Existem estudos detalhados da ferrovia.

O SR. OLAVO PIRES — Não são estimativas? São estudos detalhados?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Não, já trabalhamos com o Dr. Cunha, o próximo depoente, que terá esses dados todos para passar à Comissão, já trabalhamos com trinta construtoras de engenharia conhecidas aí, meses, gerando números, indo ao campo, fotografias aéreas, levantamentos de campo.

Seria até muito cômodo para a VALEC resolver: "Não, eu faço por um e quatrocentos", até muito mais fácil, e o Governo diz: "Não, faz..." e depois seja o que Deus quiser, começa, que depois acaba. Já houve disso no Brasil. Preferimos ir pelo caminho, até mais difícil; demos um orçamento de 2.444. Esse orçamento foi feito com muito detalhe — é orçamento para execução — mas ao mesmo tempo montamos um grupo, que é chamado lá de engenharia de valor, que está sendo montado, cujo objetivo é ficar fora de toda atividade de engenharia, procurando reduzir o custo de tudo, e quando há pessoas, com essa finalidade, montadas e trabalhando, os custos baixam nas obras. Existem, até agora, contratos nos Estados Unidos de obras públicas, onde é obrigado a se ter esse tipo de grupo de redução de custos, chamado grupo de engenharia de valor; nos contratos, o órgão que está fazendo é obrigado a colocar esse tipo de instrumento de redução de custo.

Agora, quanto ao uso de batalhões ferroviários na construção, até agora por nós da VALEC, não

foi cogitado, teria que ser uma decisão superior a nós, a nível do Governo, acima de nós.

O SR. OLAVO PIRES — Gostaria que fosse considerada como uma proposição minha essa possibilidade, e feita inclusive, um estudo de viabilidade para que essa construção fosse feita pelo batalhão ferroviário, talvez em consórcio com algum batalhão de construção, algum BEC. Temos neste Brasil muitos BECs que estão quase inativos, em face de pouca obra ou nenhuma obra para ser executada, poderia, sim através dessa prática conseguir reduzir o custo da ferrovia, e que essa ferrovia fosse construída a um custo bem menor.

Eu quero, então, que essa minha proposição seja levada em consideração, e gostaria de receber um posicionamento com relação à Mesa. Pergunto a V. Sª, também, o seguinte: já que a extensão da suspensão da ferrovia é uma incógnita, ninguém sabe informar o que está suspenso, como está suspenso, de que maneira está suspenso, se continua algum trabalho, se reinicia, se pára tudo e começa daqui a seis meses? Essa informação não é muito importante para nós.

Com relação à parte dos dormentes, a ferrovia, sendo reiniciada ou prosseguindo, apesar da sua divulgada, e propalada suspensão, solicito que nos seja remetida uma cópia do edital, em que os parâmetros desse edital sejam reavaliados ou talvez até elaborado um novo edital. Como disse no início, sou Senador por Rondônia e recebi uma comitiva de madeireiros lá de minha Região que, estão quase às portas da falência, graças a esse desencontro de nossa economia, e vieram me solicitar que tomasse uma providência quase que salvadora, para viabilizar a possibilidade de eles também participarem dessa licitação, dessa concorrência e fornecerem os dormentes. Considerando que, pelo que informaram das normas do edital, eles estavam literalmente aliados de participar da concorrência e, pergunto a V. Sª, mais com relação aos dormentes, porque temos um potencial madeireiro incrível em nosso país, então, como sou um político, um cidadão nacionalista por convicção e por princípio, acho um absurdo que se pratiquem na compra desses dormentes o que tem se praticado aí com relação à importância de arroz da Tailândia, de milho dos Estados Unidos, de carne do Uruguai, etc., que continue a persistir esse descalabro de importação de produtos que temos aqui, em nosso País.

Acho, apesar de não ser conhecedor profundo do assunto, que não tem sentido também deixar de se aproveitar o nosso potencial madeireiro para irmos adotar a prática e o uso de dormentes de concreto, já que são muito mais onerosos. Pergunto a V. Sª se já foi programada uma estação de tratamento para esses dormentes de madeiras, que não fosse madeira de primeiríssima qualidade e que vinha aproveitada mais ainda — permitir um índice maior de aproveitamento — do nosso potencial madeireiro. Antes de concluir as minhas colocações quero também fazer menção de que tomei conhecimento de uma pré-qualificação, quase que seletiva, com relação a essa concorrência não permitindo, de maneira nenhuma, a que ultrapasse de um número reduzido de empresas construtoras, a participação na propalada concorrência. Condeno essa prática, porque ela asfi-

xia as construtoras de menor porte, permite quase que um monopólio das construtoras maiores, facilitando o custo maior da obra, porque essas construtoras de maior porte, depois de saírem vencedoras da concorrência, elas subempreitam a obra para as construtoras menores, por um preço muito menor. Então, proponho que essa minha colocação seja avaliada, e solicito a gentileza de que seja dada uma resposta clara e objetiva sobre o que aqui coloquei.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — Desde já, posso lhe assegurar que estamos parte, ao longo do tempo, para ampliar ao máximo o fornecimento possível de dormentes para o projeto, eliminando-se é que assim foi interpretado — qualquer tipo de restrição, de maneira que pequenos fornecedores possam fornecer dormentes também. Estamos tomando providências, nesse sentido, objetivas. Isso V. Ex^a pode ficar seguro de que está acontecendo e poderemos dar detalhes, claros sobre essa minha afirmação.

O SR. OLAVO PIRES — Pelo que tornei conhecimento, não cortando sua resposta, esse fornecimento de dormentes estaria, também, restrito ao número mínimo de madeireiros, que participariam dessa licitação a um preço "X" e depois iriam adquirir esses dormentes, talvez até dos meus conterrâneos de Rondônia, por um preço bastante aviltado, para fornecer esses dormentes por um preço muito maior. Pergunto a V. S^a: essa licitação de dormentes já foi aberta?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — Não foi feita licitação ainda. Está na fase de pré-qualificação de fornecedores.

O SR. OLAVO PIRES — Esta fase permite uma reajusta total ou realinhamento na sua elaboração.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — É uma fase de cadastramento, inclusive.

O SR. OLAVO PIRES — Justamente esse cadastramento é que é seletivo, porque considerando alguns parâmetros adotados nessa fase de pré-qualificação, não é permitida a participação de maior parte dos madeireiros pequenos ou médios. Isso vem, então, criar, aquele princípio de monopólio na licitação. Foi o que aconteceu, pelo que se nota, nessa licitação aí. Então, sugiro que, para se evitar que se continue praticando o erro, e que o erro continue passando a ser uma regra, que V. Sa. analise com bastante detalhe, com seus assessores, essa questão e que nos sejam fornecidas informações a respeito do assunto.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — Gostaria de responder a essa pergunta...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Informo que será a última pergunta feita pelo Senador, pois seu tempo está esgotado.
V. S^a poderá respondê-la.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — O mercado de dormentes, que estamos agora, conhecendo, ou melhor, reconhecendo, porque o conhecemos em Carajás, é um mercado que colocou preço de dormentes a níveis inaceitáveis para nós. Os preços de dormentes de madeira estavam sendo vendidos, ou propostas estão sendo feitas a nível de preço de dormentes de concreto, chegam, inclusive, a serem mais caros do que os dormentes de concreto.

Formaram-se, percebemos, grupos de intermediários que negociam com os dormentes, com os proprietários menores, chegamos a perceber esses mecanismos. Mas o fato que nos interessa é que os preços estavam, ou estão, muito altos.

Estamos num processo de cadastramento progressivo de fornecedores de todos os tamanhos, objetivando termos opções para esse fornecimento a preço justo para nós e para quem os fornece; é o que estamos fazendo. Não fixamos nenhuma posição em relação ao assunto até agora, no sentido de restringir a grupos maiores esse fornecimento, ou grupos que sejam intermediários. Não decidimos, ainda, pela adoção de dormentes de concreto, mas temos estudos feitos. Somos contra a importação de dormentes pelo Brasil, porque os nossos princípios de proteção à indústria nacional são também claros. Não vamos importá-los. Esperamos que ao final desse processo todo tenhamos dormentes de madeira a preço justo para essa ferrovia.

O SR. MAURO BORGES — Um pequeno aparte. Insisto na sugestão do Senador Olavo Pires, na questão da usina de tratamento, é fundamental.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — Vamos ter duas usinas de tratamento, pelo menos, para aproveitar as madeiras mais moles, que sejam impróprias.

O SR. OLAVO PIRES — Creio que está em parte respondido, considerando, principalmente, que V. S^a admitiu a possibilidade de dar uma participação maior, ou quase total aos madeireiros menores.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — Sem dúvida nenhuma.

O SR. OLAVO PIRES — Creio que isso viria, diretamente, objetivamente, baratear o custo dos dormentes. Porque se está havendo essa elevação no preço do dormente, é exatamente em função, talvez, dessa participação resumida de fornecedores, que vem permitir, esse acerto, vamos assim dizer, que claramente facilita a majoração dos preços.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Continuamos, agora vamos ouvir o Senador Alexandre Costa, que terá dez minutos para fazer sua exposição e indagação.

Com a palavra o Senador Alexandre Costa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, Sr. Relator, e Dr. Paulo Vivacqua, a Norte-Sul foi uma decisão política, como todos os atos governamentais o são.

O que se procura saber, nesta Comissão, é se a decisão política foi acertada ou foi errada. Iniciou-se levantando a inviabilidade, aqui, pelo nobre colega Affonso Camargo, até que veio a concorrência, a inviabilidade foi abandonada e armou-se o escândalo da concorrência pública. Hoje, se discutem os preços, se elevados, se a custos baixos, e V. Ex^a vê que está quase exaurido o assunto sobre a concorrência pública, uma vez que quase nada foi discutido sobre viabilidade. E perguntaria, inicialmente, a V. S^a: mesmo que houvesse entendimento entre as empreiteiras na escolha dos lotes — eram 21 que concorriam a 18 lotes, apenas três perderam, todas concorreram, no mínimo, abaixo do preço base — mes-

mo que houvesse o entendimento na escolha, por conveniências quaisquer, fossem elas quais fossem, ou de uma empreiteira que dispõe, em Goiás de um grande parque de máquinas, ou uma outra dispor onde se encontra um lote, ou outra dispor de outro parque de máquinas em Açailândia, Imperatriz, lá no Maranhão, se todas entraram em custo baixo, que prejuízo teria a Nação com o entendimento das empreiteiras?

É o que pergunto a V. S^a inicialmente. Após a resposta farei a segunda pergunta.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — As propostas foram todas apresentadas a preços mínimos. O prejuízo econômico não haverá, o que aconteceu foi um prejuízo ético, porque se temos uma concorrência, o termo é este, há de se ter uma concorrência e a publicação antecipada de resultados, e isto leva à uma das interpretações que é a eventual combinação entre os licitantes — não posso afirmar isto. De maneira que, potencialmente, haveria um prejuízo de cunho ético, por isso foi anulada. Não haveria nenhum prejuízo econômico, já que contaram pelo mínimo.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas o prejuízo ético e o ilícito, em concorrências públicas, são as grandes empresas entrarem com um preço maior, retirarem as menores e distribuir o lucro que pertence à Nação, ao qual usufruíram a mais. Nesse caso, isso não aconteceu.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA — Realmente, isso não aconteceu nesse caso, uma vez que fixamos, a priori, claramente, as bases de preços e os descontos permitidos. Então, desestimularia mecanismos desse tipo, e a concorrência não poderia ter isso. Na primeira concorrência de Carajás houve, ou penso que tenha havido, porque não fixamos o preço base e tivemos que anulá-la.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mesmo porque a anulação de concorrências públicas não é nenhuma novidade. Há poucos dias, o DASP anulou um concorrência aqui em Brasília; o Ministro Cloraldino Severo anulou várias concorrências por preços superiores do desejado. E assim, isso vem-se repetindo durante muitos e muitos anos. O que importa é o comportamento de quem propõe a licitação. Se o comportamento de quem propôs a licitação foi, mesmo sem existir o ilícito, anulá-la, torná-la sem efeito, o critério da discussão do lícito e do ilícito é muito geral, depende do temperamento, das paixões de cada um e depende do direito de fazê-lo. Mas, sinceramente, não vejo, absolutamente não vejo, o ilícito anulado nessa concorrência, a não ser que quando aqui depõe o Presidente do GEIPOT, S. S^a prove que houve superestimação do preço base.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Muito bem! Era isto que seria o motivo do meu aparte a V. Ex^a.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Se ele provar que houve superestimação do preço base, e provar que fez um orçamento detalhado, e aqui nos entregar e nos mostrar, dizendo que o GEIPOT pode ter condições de, através de uma concorrência, realizar essa obra por Cz\$ 1.500.000,00, aí sim, as coisas tomarão outro rumo e providências maiores deverão ser tomadas.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex^a permite?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Permite.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mesmo que o GEIPOT, por não ter projeto de engenharia, por ter feito uma previsão com base em outras ferrovias — acredito que deva ter sido isto — não possa demonstrar com detalhe. V. Ex^a não acha que o fato das 18 empresas que ganharam a concorrência, todas elas terem tido condições de dar o preço mínimo já não é um indicio de que o preço base da VALEC tem, pelo mesmo, algumas gorduras?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não compreendi assim. Compreendi que sendo 21 empresas, todas elas com pontos determinados, poderia uma das grandes, se ela oferecesse preço maior, correr o risco de perder a concorrência. O fato de todas terem concorrido por preço menor e já sabendo, por antecipação, por que foi publicado e distribuído os pontos que cada uma obtinha? Ou não foi distribuída essa pontuação antes da concorrência? Foi público? Pergunto a V. S^a

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Foi distribuído.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Então, dada empresa já sabia quantos pontos tinha. Havia apenas três que deveriam sobrar, e só poderia sobrar, no caso de todas virem com o preço mínimo, se todas entrassem nesse preço mínimo, porque qualquer uma grande empresa como a Camargo Corrêa, como a Mendes Júnior, como a Odebrecht, como essas grandes empresas que obtiveram 200 a 300 pontos pelos grandes trabalhos que têm realizado no Brasil, e oferecessem umas 10, ou o preço base, perderia a concorrência.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Senador, se não houvesse o acerto, concordo com V. Ex^a quando diz que o fundamental é o preço — mas se não houver o acerto, haveria risco de uma empresa, com uma pontuação maior, acabar sendo eliminada e uma empresa com pontuação menor entrar, bastasse que ela tivesse o azar de estar o mesmo lote com uma empresa que tivesse a pontuação maior do que ela. É isto que eu quis demonstrar.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas, pelo amor de Deus! Não estou dizendo aqui que as empresas não se entenderam, estou dizendo aqui, que elas sabiam da sua pontuação, sabiam que eram 18 lotes e tinham a convicção, como eu tenho, como V. Ex^a também tem, que é engenheiro, que a garantia de ganhar um dos lotes seria entrar no preço mínimo. Ou não seria assim?

O SR. AFFONSO CAMARGO — A garantia seria.

O SR. ALEXANDRE COSTA — E Assim fizeram todas, mesmo porque não podemos superestimar, absolutamente, nem a inteligência nem a capacidade dos nossos colegas engenheiros e das grandes empresas brasileiras.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas nós concordamos no seguinte fundamento: tudo indica que a forma do edital levou a um acerto e que o fundamental é sabermos se esse preço base realmente é um preço base, se esse preço que

elas ganharam é um preço conveniente para o bolso do contribuinte brasileiro.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Claro, se entraram abaixo do preço base, ganhou a Nação.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Se o preço base estiver bem calculado, evidentemente.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sim, se o preço base estiver bem calculado, e estiver certo. Agora, fazer comparação com estimativas de outros países, parece-me uma temeridade. Acho que o estudo orçamentário de uma obra dessa natureza é muito sério.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Agora, Senador, seria importante o Presidente Paulo Vivacqua nos dizer se nas novas concorrências houve alguma modificação de critério com relação à anterior, porque realmente não sei.

O SR. ALEXANDRE COSTA — E quem o faz e quem o aprova assume grandes responsabilidades, e quem apresenta estimativas contestando deve ter documentos básicos, não de outras nações, mas aqui do Brasil mesmo. Comparemos com as últimas estradas, compare-se por exemplo, com a estrada de ferro Carajás, que é uma das mais belas obras de engenharia não só do Brasil, mas do mundo, Carajás custou um bilhão e meio por quilômetro. Pois bem, vou aguardar o Presidente do GEIPOT para voltar à carga sobre a concorrência. Enquanto isso, V. Ex^a me permite fazer duas perguntas, Sr. Presidente, sobre a viabilidade...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Pois não. V. Ex^a ainda tem três minutos. Pode fazer as perguntas.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sei, V. Ex^a já permitiu a outros mais de três minutos, eu pediria apenas dois.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O meu relatório é médio, V. Ex^a pode perguntar, inclusive, terá prorrogação, se quiser.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Pergunto a V. Ex^a o seguinte: o Nordeste brasileiro é uma região altamente desprezada, perseguida através dos tempos. Parlamentar nesta Casa, há 25 anos, e com 36 anos de vida pública, a minha vida toda foi lutando contra as desigualdades regionais. Tenho projetos quase todos enfiados nas gavetas da Câmara, em que os grandes Estados e os grandes grupos econômicos...

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não aponte para mim, que não sou de um grande Estado.

O SR. ALEXANDRE COSTA — ...nunca permitiram fossem aprovados. Até mesmo o Fundão, o célebre Fundão, de minha autoria, foi engavetado e depois uma mensagem do regime autoritário veio, não com as mesmas palavras, porque isso seria muito feio, naturalmente lá existem os que têm melhor redação e melhor capacidade de fazê-lo, mas, no fundo, era aquilo. Não deu certo o primeiro, não deu certo o segundo, porque, na realidade, é uma região discriminada.

A revista IstoÉ publica, esta semana, índices vergonhosos, não para o Nordeste mas para todos nós, brasileiros, em que diz: "A diferença entre o Nordeste e a Região Sul, quanto à expectativa de vida, apresenta uma diferença de 15 anos".

Nós, lá do norte, vivemos 15 anos menos do que o homem do sul. Diz mais "o índice de mortalidade infantil no Nordeste é duas vezes maior do que a média nacional". Veja V. Ex^a este dado. E que enquanto "no Nordeste a relação leito/habitante nos hospitais é de 1 para 390, no Sul é de 1 para 203". São apenas dados que todos nós conhecemos, não trago aqui nenhuma novidade.

Então, eu perguntaria a V. Ex^a a ferrovia pode ajudar na modificação desses números criminosos, ou calamitosos? A ferrovia pode contribuir para dividir riquezas entre o Sul e o Nordeste?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Tenho absoluta certeza que sim. O exemplo de Carajás, uma ferrovia mineral, que foi construída para a finalidade de transportar minério de ferro, sem nenhum esforço maior para usá-lo no desenvolvimento da região, já está provocando o nascimento de produção, que este ano vai representar, em termos de ferrovia, cerca de 500 mil toneladas de carga nova, não mineral, na área.

Uma ferrovia como essa, em uma região rica, o cerrado, com o desenvolvimento que já se está apresentando no cerrado, com o desenvolvimento que as várzeas do Araguaia estão apresentando, isso é como jogar gasolina ou álcool num pequeno fogo. Aquilo vai aumentar explosivamente, não tenho nenhuma dúvida.

Tenho lido relatórios da American Soybean Association, acerca da capacidade do Brasil em tornar-se um importante concorrente dos Estados Unidos no mercado internacional de soja, e lá os americanos ficam nos avaliando como concorrentes, concluem, ao final do relatório, que temos todas as condições técnicas de solo e de clima para concorrer em grande escala com eles no mercado internacional, mas que não temos transporte adequado, por isso não vamos nos tornar um concorrente sério a médio ou longo prazo, porque a nossa dívida externa, está dito lá, é de tal monta que nos impedirá construir as vias de transporte adequadas para isso.

Essa é uma ferrovia que corta todo aquele cerrado e une a portos dos dois lados. Tenho certeza que essa ferrovia contribuirá para levar para a região padrões de desenvolvimento, padrões sociais justos, mais riqueza, mais renda per capita. Não tenho nenhuma dúvida disso. Essas ferrovias têm despertado isso, pelo mundo afora, quando são construídas em regiões com bom potencial.

O SR. ALEXANDRE COSTA — E, finalmente, como é que V. S^a vê a participação de empresas estrangeiras na construção da Ferrovia Norte-Sul?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Sou absolutamente contra. É um setor que tem de ser defendido e protegido. Assim como os americanos têm leis como o Buy American Act, por exemplo, que faz com que apenas se possa comprar serviço de fornecedores americanos para um sem número de situações ligadas ao governo, aqui temos que fazer a mesma coisa. Sou absolutamente contra esse setor, que já é nosso e assim deve permanecer, na minha opinião.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Então, agradecendo, Sr. Presidente, a generosidade de V. Ex^a, concedendo-me mais alguns minutos, quero agradecer também ao Relator e ao nobre depoen-

te, e vou aguardar para ouvir o Presidente do Geipot, para que eu possa chegar às conclusões que desejo chegar sobre a concorrência da Ferrovia Norte-Sul. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Os dois minutos usados por V. Ex.^a enriqueceram o nosso trabalho.

Agora, em continuação, vamos ouvir o Senador Ruy Bacerlar, que terá, também dez minutos para fazer a exposição ou perguntas ao Dr. Vivacqua.

O SR. RUY BACELAR — Sr. Presidente, eminentes Senadores, Sr. Presidente da VALEC, quero deixar bem claro, antes de mais nada, que ninguém é contra a construção de ferrovia, de rodovia, de hidrovias. Ninguém é contra, ninguém de bom senso pode ser contra, em um país continental deste, da necessidade de se construírem vias e mais vias, sejam elas ferroviárias, rodoviárias ou hidroviárias. O problema é quanto à oportunidade.

Antigamente, antes de existir a ferrovia, a integração, o desenvolvimento regional era incrementado através de hidrovias. E ainda o é. Logo depois, no século XIX, veio a ferrovia e depois a rodovia. E no caso da ferrovia e dessa região Tocantins-Araguaia, é bom que se diga que já existe, além de existir a hidrovias, existe uma rodovia, que integrou, que desenvolveu toda aquela região.

Então, a ferrovia, no meu modo de entender, não pode ser a alavanca do desenvolvimento, tem de ser a resposta desse desenvolvimento regional. Se essa região já tivesse um grande desenvolvimento, já tivesse dado uma resposta significativa à rodovia que lá está, paralela a essa ferrovia que se quer fazer, então, se faria e se fará, quando necessário, a ferrovia. É bem diferente de Carajás. Em Carajás, tinha-se massa para transportar, tinha-se minério para transportar: é bem diferente da Ferrovia do Aço, que está aí essa loucura, porque lá também tinha carga para se transportar, apesar de já existir outra, e diferente de outros projetos.

Eu não quero entrar nesse mérito, e o Presidente da Valec não está aqui para isso, porque a Valec foi alugada para construir essa ferrovia. Pouco importa à Valec problema de viabilidade econômica, ou não. Pouco importa à Valec problema de quanto vai custar ou não, porque ninguém sabe quem paga à Valec, hoje.

Dáí eu começar as minhas perguntas a V. S.^a A Valec existe desde quando?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — A Valec é uma empresa que foi criada — mais ou menos, os números exatos eu poderia dar depois ao Senhor —, em 1972, cuidou dos estudos de viabilidade do Projeto Carajás; na época tinha um sócio americano, que era a US Steel, sócia de Carajás. Mais tarde a US Steel saiu, a Vale ficou senhora de todas as suas ações, concluiu uma fase expressiva do estudo de Carajás, depois ela foi desativada, usada pela Vale com outros fins, ao longo da sua história. E agora ela foi pedida emprestada ao Governo para suportar esses estudos e a construção da Ferrovia Norte-Sul.

O SR. RUY BACELAR — Quanto custou a Valec ao Geipot e à Portobrás?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — Foi uma quantia simbólica. Deixe-me ver se alguém tem o valor aqui...

O SR. RUY BACELAR — Nove mil cruzados.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — Nove mil e cem cruzados.

O SR. RUY BACELAR — Esse patrimônio todo é só isso?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — Não era todo um patrimônio, a firma não tinha nada. Era só uma sigla, um registro, só o nome. Para não se criar uma empresa nova, usou-se uma existente.

O SR. RUY BACELAR — Quanto já se gastou, eminente Presidente, na Ferrovia Norte-Sul, com tantas firmas consultoras, com projetos? Quantos milhões de dólares?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — Devem estar hoje, entre 6 e 7 milhões de dólares, os custos, até agora, do projeto.

O SR. RUY BACELAR — Quem está pagando e quem está bancando?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — A Vale do Rio Doce. Ela assinou um convênio com o Ministério dos Transportes, e através desse convênio supre o projeto nessa fase, enquanto a Valec se organiza e o Governo organiza a Valec.

O SR. RUY BACELAR — Houve irregularidades, apesar da grande compreensão do meu eminente e querido Senador Alexandre Costa, de que não houve nada de ilícito. Mas houve irregularidade, haja vista que o Governo declarou ter conhecimento e já ter decidido, antes da revelação do escândalo, do cancelamento da licitação. Então, na Nação ninguém tem dúvida de que houve grandes irregularidades na concorrência e na licitação. Quem cometeu essas irregularidades: as empreiteiras, a Valec, ou, conjuntamente, empreiteiras e Valec.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — Gostei da sua franqueza. Vou responder também de forma absolutamente franca. Respondo por essa empresa com um passado de probidade, bem conhecido da empresa de onde venho, e dela trouxe pessoas igualmente probas, tarimbadas, tendo passado por contratações, por rescisões de contratos, ao longo de toda a sua vida. Contratações, rescisões, enfrentamento de concorrências complicadas fazem parte do nosso metiê. Eu respondo pela probidade desse grupo. Esse grupo probo e competente foi colocado aqui para fazer as concorrências. Esse grupo comportou-se com absoluta lisura e probidade o tempo todo. Imediatamente ao sabermos que, potencialmente, poder-se-ia suspeitar de combinação entre empreiteiros, anulamos a concorrência, de pronto. Já havíamos feito e praticado atos desse tipo antes, e no total anonimato das nossas vidas. Eu até diria, já havíamos cometido ações desse tipo, antes, na nossa vida, anulação de concorrências, e no total anonimato, no interior da nossa empresa, de obras extremamente importantes.

Procuramos, de forma rígida e decisiva, proteger os interesses daqueles que usam os nossos trabalhos, essa equipe aqui. Essa e outras equipes

da Vale do Rio Doce, que lá estão labutando. Não posso afirmar para os Senhores...

O SR. RUY BACELAR — Então, V. S.^a isenta a Valec. Ela não cometeu irregularidades?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — Completamente. De forma alguma.

O SR. RUY BACELAR — Então as empreiteiras é que cometeram, de acordo com a opinião de V. S.^a?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — Não devo dizer isso, porque para acusar as empreiteiras eu deveria ter provas contra elas. Não tenho essas provas.

O SR. RUY BACELAR — Então, V. S.^a chega à conclusão de que não houve nada de anormal; tudo correu normalmente, licitamente, nada houve de irregularidade?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — Não afirmei isso.

O SR. RUY BACELAR — Estou perguntando a V. S.^a

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — Nem se conclui isso do que falei. O que eu disse foi: ao constatar uma potencial irregularidade através do conhecimento que tive, antecipado à abertura dos envelopes da lista, cancelei imediatamente a concorrência. Fiz o que me cabia fazer. Tenho uma série de opiniões sobre o que aconteceu. É lógico, agora não posso expor essas opiniões. Estou depondo aqui, inclusive, sob juramento. Devo expor aqui fatos sobre os quais eu possa depois comprovar. Opiniões sobre o que aconteceu, a minha prática de vida profissional me autoriza a tê-las, e até me obriga a tê-las.

O SR. RUY BACELAR — Pelo que me dá a apreender, a compreender é que nada houve de anormal. Entretanto, a VALEC dividiu, se não me falha a memória, 800 quilômetros, 800 e poucos, mais ou menos, em 18 lotes. E, de conformidade com o edital de concorrência, aumentou de tal forma o capital das empresas que somente 21 se habilitaram. Então, V. S.^a não acha que isso foi carta marcada, houve um ajuntamento?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — Não, não houve.

O SR. RUY BACELAR — Afastaram mais 3 e ficaram 18 empresas para concorrer, já que há nesse Brasil centenas e centenas de empresas com 200 milhões, 250 milhões e 300 milhões de capital?

Por que se dividiu em 18 e só 21 empresas participaram dessa concorrência?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCUA — A ideia, em toda obra, é a seguinte: separam-se os lotes por tamanho, por homogeneidade, por coerência. Tamanho dos lotes. Nesse caso estávamos tratando dos lotes iniciais da ferrovia. Os dois lotes iniciais da ferrovia são aqueles nos quais a ferrovia galga, mais ou menos, o vale do Tocantins para a estrada de ferro de Carajás e do vale do Tocantins para cima, para o planalto de Brasília. São os lotes mais pesados, lotes onde o volume, por quilômetro de construção, para falar de uma forma sintética, é maior, nesses trechos. Aí deviam ficar as empresas maiores, porque têm mais equipamento. E nós precisaríamos desses lotes,

antes, de forma antecipada, porque o crítico da construção da Ferrovia Norte — Sul é o lançamento da linha. A linha vem pelas pontas e vai passando sobre as partes da infra-estrutura que vão ficando prontas. Nós tínhamos, então, que ter aí as firmas com mais poderio de fazer esses lotes em menor tempo. E, numa segunda fase, tínhamos o miolo, o centro. Este centro em lotes com menos volume por quilômetro, acessíveis a firmas menores.

O SR. RUY BACELAR — Quer dizer, V. S.^a é a Valec, com toda a sua diretoria, na certa também com a participação do eminente Ministro dos Transportes, idealizou transformar uma obra inoportuna numa obra sem possibilidade de dar continuidade? Quer dizer, começando do Norte e começando do Sul, ficaria o oco, o centro, que seria uma aberração deixar essa obra para ser concluída posteriormente. Isso é que me dá a entender.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Não houve essa intenção. O Ministro dos Transportes não teve interferência sobre esse planejamento de obra. Deixou a nosso cargo. O planejamento foi feito de tal maneira que maiores volumes concentrados nos dois extremos fossem feitos imediatamente por firmas de porte capazes de fazê-lo e o miolo seria contratado agora, por volta de agosto. Não foi uma questão de criar um caso consumado. A posição da Valec nisso tudo é outra. A Valec foi chamada e não foi alugada no sentido que o senhor usou. Porque me parece que esse sentido tem uma conotação um pouco negativa, de mercenarismo.

O SR. RUY BACELAR — Não houve tal conotação.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — No nosso caso há um grande profissionalismo, no meu e de meus colegas. Nós somos funcionários de empresa estatal, trabalhamos pelo bem dela a vida inteira, temos uma conotação nacionalista de certo ideal no que fazemos. Não fomos alugados, fomos chamados.

O SR. RUY BACELAR — Se V. S.^a pensou assim, eu retiro a expressão.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Muito obrigado. Convidados que fomos, nos deram uma ferrovia para construir e um prazo para fazê-lo, nada mais do que isso.

O SR. RUY BACELAR — Como também teriam dado a hidrovia.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Poderiam ter-me dado a hidrovia, mas não é esse o caso. Talvez a hidrovia não tivesse sido dada à Vale do Rio Doce, porque não tem uma experiência de hidrovia a apresentar.

O SR. RUY BACELAR — Eu pergunto a V. S.^a o seguinte. Tenho lido e escutado que participará da nova concorrência as mesmas empresas, com capital estipulado em 400 milhões, quer dizer, as 18, e a Valec aumentará ou colocará em licitação mais 5 lotes, podendo participar desses outros 5 lotes empresas com capital menor, onde haveria, então, uma democratização da licitação. Quer dizer, Vai ser uma briga de doido, de louco, onde mais de 200 empresas vão se coligar para disputar 5 lotes. V. S.^a acha isso justo, sério, certo?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Isso não é o que está sendo feito. O que aconteceu

com a segunda concorrência foi que fizemos algumas modificações. As modificações que fizemos foram as seguintes. Vamos contratar um grande número de lotes, ou melhor — lotes, porque a obra foi adiada. Estou falando de uma coisa que ia ser feita. Agora teremos que reprogramar toda a obra, discutir isso com o Sr. Ministro, que nos dará instruções de como fazê-lo, em face do adiamento de 6 meses. Não tivemos essa reunião ainda com o Ministro, uma vez que sexta-feira ocorreu esse adiamento e nós estamos, no primeiro dia útil, aqui na CPI. Depois é que vamos conversar com o Sr. Ministro. Portanto, não podemos lhe adiantar nada sobre o plano para os 6 meses. Agora, com relação à nova concorrência, em vista da possibilidade de ter havido uma combinação entre empreiteiros — não digo que haja, não posso afirmar que houve — nós tomamos algumas outras providências. Nós aumentamos um pouco o número de lotes. Passamos para 23. Uma vez que vamos ser obrigados, para manter o cronograma, a fazer uma frente à mais de serviços, nos permitimos baixar um pouco do orçamento base, em vez de permitir descontos de 10%, permitimos descontos de até 15%, já começando a entrar numa faixa em que se poderia ter problemas de aviltamento. Mas julgamos que não fica por aí o aviltamento. Tenho muito medo do aviltamento porque passei por uma experiência direta em Carajás. Na segunda vez — não sei se V. Ex.^a ouviu a primeira parte da minha explanação sobre a minha experiência de Carajás —, nós fizemos uma concorrência livre e sem limites. Ela foi dirigida em grande parte por nós. Nesta concorrência nós tínhamos um orçamento muito bem feito, mas o orçamento era apenas nosso, não revelamos o cálculo que fizemos para a concorrência. Ao abrimos as propostas, nós observamos que elas não atendiam aos nossos interesses. Os preços se grupavam todos acima do nosso orçamento, e muito acima.

Nós, então anulamos essa concorrência, chamamos uma segunda concorrência, mas aí revelando, entrando nesse sistema que estamos agora de preço base revelado. E demos a instrução de cotarem dali para baixo. Agora, não fixamos um patamar inferior nessa concorrência. Houve um despençar de preços para níveis obviamente incompatíveis com os custos. Contratamos as obras assim mesmo. Houve, por causa disso, uma série de problemas na condução dos contratos, porque os construtores começaram a perder dinheiro de maneira evidente. E depois como se faz isso, renegocia, etc. Então, é um método de se fazer, não dando o limite inferior. Eu vivi essa experiência desse aviltamento. Não queremos aviltamento porque não faz obra. Ninguém faz obras com prejuízo, mas não queremos que o Governo seja explorado. Então, fixamos o superior e o inferior inferior porque achamos que se bem force a situação lá para os níveis que não são ainda de aviltamento, no meu entender, nos dá uma margem para nos compensarmos de um eventual aumento de custos, que estaria embutido no fato de que, para manter aquele cronograma original começando a obra mais tarde, nós teremos que ter três frentes de lançamento de trilhos, três frentes e não duas; uma frente a mais, mais custos. Então, nós resolvemos brigar pelo preço, manter o mesmo preço com o mesmo prazo. Por isso baixamos esse limite. Permitimos, também, desde

logo, a entrada de consórcios. De maneira que um número maior de concorrentes possa competir a todos os lotes.

O SR. RUY BACELAR — Para terminar. Acho que o Presidente está me olhando por causa do problema do tempo, não é, Sr. Presidente? Ainda faltam 5 minutos?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não. Já se passaram os cinco.

O SR. RUY BACELAR — Eu vou terminar fazendo só a última pergunta. Sr. Presidente.

Dr. Paulo Augusto Viváccia, se V. S.^a fixar o preço da ferrovia, tomando por base um anteprojeto — o projeto final de engenharia não existe, existe um estudo de viabilidades, fazendo correlação com a Ferrovia Carajás Itaqui, que não me entendo, parece muito aleatório, muito temerário.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — A linha geral é essa, mas os detalhes são importantes, aí. Nós, para formarmos a ferrovia e projetarmos a ferrovia, fomos buscar até acertar em algumas das pessoas-chaves que fizeram esse trabalho em Carajás. O trabalho conceitual, o trabalho cerebral, engenheiros que estiveram no campo, na época, vendo tudo aquilo. Conheceram o chão e depois viram as estimativas originais, como elas tinham se comportado em relação aquilo que foi construído em cima. Então, nós tivemos a felicidade de contar com pessoas que tinham feito desde a primeira estimativa, até a verificação do que aconteceu. Isso nos deu uma grande vantagem. Nós pegamos os mesmos homens e os pusemos no encargo do projeto desde o início, especialmente em relação às estimativas. Então, isso agrega ao nosso projeto uma carga de informações, frescas e recentes, enormes, que foi o que nós aplicamos aqui. Além disso, nós trabalhamos em cima de restituições aerofotogramétricas feitas em escalas 1:10.000 laçamos linha de cima, planta e perfil. Em cima dessa planta e perfil, calculamos os volumes para chegar à nossa estimativa. Então, tiramos volumes do nosso próprio terreno, o terreno da Ferrovia Norte — Sul. Depois, com isso em mãos, compusemos os custos unitários. Nesta composição, olhamos como a região era, adaptamos as equações de custo à região, calculamos esses custos para a região e comparamos com os nossos de Carajás. Os detalhes são muito importantes. Nesta comparação com os nossos de Carajás, os nossos custos estão um pouco mais baixos do que os de Carajás. Isso é uma informação acessível a V. Ex.^as, todas essas que acabei de falar com esse grau de detalhes ou maior. Não são custos simplesmente chapados, copiados.

O SR. RUY BACELAR — Não podem ser os mesmos. Isso, infelizmente o Ministro José Reinaldo Tavares disse que não poderiam ser os mesmos. Ele disse na televisão, para quem quisesse ouvir, que eram os mesmos custos. Achei impossível que fossem os mesmos. São custos adaptados à Ferrovia Norte — Sul: 2.444 bilhões de dólares. Eu lhe perguntei, eminente Presidente, e o material rodante? Quanto custará e quem vai bancar esse material rodante? Quem vai explorar essa ferrovia, já que não existe ainda produção para que se construa uma ferrovia desse quilate?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Não existe ainda, Sr. Senador. Poderá ser a alavanca indutora da produção. Mas, ainda existe.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Essa é a última pergunta.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Senador, quanto à produção da região, não somos pessoas, somos empresa que entende de ferrovias e tem um passado profissional atrás de si. Fomos olhar a Ferrovia, sob o ponto de vista de ser ela viável ou não. A região que essa Ferrovia atravessa é extremamente rica, vai desenvolver-se, as taxas atuais de desenvolvimento da região são muito altas. Ao olharmos isso, nos convencemos de que vai ter carga para essa Ferrovia, se estivermos errados estaremos errando com absoluta boa-fé. Acredito que esse Brasil daqui desenvolva-se, porque tenho visto o que acontece em Carajás, ali em cima. Muito bem, então haverá carga, haverá necessidade de material rodante em volumes crescentes com a carga. A medida que esses volumes forem entrando, a frota vai-se expandindo para acompanhar, ao longo da vida da ferrovia, esta expansão, o material rodante virá no futuro.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Quem vai bancar, quem vai explorar: O Governo?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — O Governo não pretende explorar essa ferrovia.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Peço a V. Exª que sintetize a resposta.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — O Governo nos deu como um modelo de exploração a divisão dessa empresa numa operadora futur que operará com capital próprio, essa ferrovia, e bancará esses investimentos como empresa privada.

E o Governo, na certa, através de dinheiro a fundo perdido irá...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Isso é apenas uma posição. Mas, para concluir, Sr. Presidente, gostaria de dizer o seguinte: a outorga à Valec; de poderes excepcionais e ilimitados, até para assinar contratos de textos ainda desconhecidos, em nome da União, atende sob medida os interesses da Valec. Observando-se, entretanto, que a Valec tem a sua idoneidade severamente questionada, em relatório do Ministério dos Transportes e Geipot, subscrito pelo ex-Ministro Cloraldino Severo, em 1975. Onde se lê:

A propósito de sua atuação em Carajás, que deixou de considerar importantes os interesses nacionais, que subestimou altamente os custos ferroviários, que o orçamento da ferrovia passou de 326 milhões de dólares em janeiro de 1973, para 1 bilhão e 84 milhões em maio de 1975; que o porto paraense condenado pela VALEC era técnico e economicamente viável; que os custos foram orçados sem projeto final de engenharia e outras graves irregularidades.

Vê-se assim que a VALE e a VALEC não estão habituadas a agir de acordo com os interesses nacionais, nem sequer setoriais, mas apenas com aqueles que dizem respeito aos seus negócios de empresa.

Esse é o depoimento que li para V. Sa. e gostaria de ouvir algum depoimento sobre o que está aqui, neste editorial, da revista **Portos e Navios**, nº 333. A denúncia não é minha, estou lendo.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Posso responder?

O SR. PRESIDENTE (José Menezes) — Já terminou o prazo do ilustre Senador, já demos 10 minutos e agora temos para ouvir em seguida o Dr. Stanley Fortes Baptista, Presidente do GEIPOT.

O SR. OLAVO PIRES — Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Menezes) — Com licença, temos aqui ainda 4 pessoas para serem ouvidas. Temos o Dr. Stanley Fortes Baptista, temos o Dr. Francisco de Paula Cunha, temos o jornalista Jânio de Freitas, da **Folha de S. Paulo**. Então, só ouvimos até agora uma pessoa, vamos ouvir mais uma e as duas outras ficarão para depois.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, são 13 horas e 30 minutos, sugiro a V. Exª que suspenda a reunião por uma hora. Depois do almoço teremos o tempo total, até à noite, se necessário.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vejamos V. Exª, temos um prazo curto para cumprir as determinações desta CPI. É voz geral que não cumprimos esse prazo, então, estamos todos empenhados em cumprir esta CPI e levá-la até o final. Hoje só ouvimos uma pessoa, um depoente, se suspendermos agora vamos ficar com três para a tarde. Chega à tarde não ouviremos três, temos que ouvir, porque alguns vieram de fora. Vou atender agora o pedido da Comissão, contra o meu desejo, que era continuar e ouvir mais um. Então, vou suspender a reunião, que recomeçará às 15 horas.

Concedo a palavra a V. Exª

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu queria informar que, quanto ao jornalista Jânio de Freitas, em comunicação com o nosso gabinete, S. Sa. mandou informar que não recebeu comunicação oficial, daí por que não pôde estar aqui hoje, uma vez que não recebeu comunicação. Agora, sobre as informações aqui prestadas pelo Sr. Presidente da VALEC, eu pediria a permissão de V. Exª para fazer ainda 3 perguntas, que considero essenciais para as informações que preciso. Permita-me, Sr. Presidente, entre 3 a 5 minutos.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não, agora não.

O SR. IRAM SARAIVA — Questão de ordem, Sr. Presidente. Acho que uma vez que o Relator tem necessidade de esclarecer e o depoente se encontra ainda na Comissão, acho que o único equívoco que cometemos foi colocar 4 depoentes para o mesmo dia. Esse é um erro inominável que a experiência agora nos mostra que não podemos cometer. Acho que o Relator não deve ficar sem as soluções, sob pena de termos de convocar novamente o Dr. Vivacqua. Preferível seria que a Comissão ouvisse as três indagações, logicamente as respostas, e nos reuníssemos para

decidir o melhor andamento já que prazo temos para isto.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Senador, é que o nobre Relator já teve o tempo suficiente e necessário para fazer todas as indagações que quis, e se formos abrir exceções para cada um que peça agora a palavra, não vamos terminar. Vou conceder excepcionalmente a V. Exª como Relator, para que não se diga que se está querendo impedir qualquer informação. V. Exª tem a palavra, faça as perguntas sucintas, o Dr. Vivacqua responderá agora às perguntas ou ele se comprometerá a nos mandar a resposta. Concedo a palavra a V. Exª

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, quero louvar o esforço que V. Exª está fazendo para que esta Comissão cumpra os seus objetivos; esse é o interesse de todos nós.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Exª tem a palavra para fazer as perguntas. Faça-as.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Vou fazê-las. Quero esclarecer que esse prazo é em função dos objetivos e do interesse da sociedade, mas o prazo não foi feito para a Comissão como um instrumento absoluto. Temos que nos aprofundar no assunto. Acho, conforme corroborou aqui o companheiro Iram Saraiva, que é fundamental pedir ainda alguns esclarecimentos finais. E neste sentido, eu queria apenas informar a V. Exª que peço, diante dos depoimentos que foram feitos aqui e colocações dos nobres senadores, que sejam convocadas as pessoas que relacionei depois, entre elas, o Professor Aécio dos Santos Cunha; o ex-Ministro dos Transportes, Cloraldino Severo; o Sr. Murilo Mendes, da Construtora Mendes Júnior; o Sr. Sebastião Camargo, da Construtora Camargo Corrêa; o Sr. Norberto Odebrecht, da Norberto Odebrecht Construtora; o Sr. Eduardo Andrade, da Andrade Gutierrez; e o Sr. Cecílio Rego de Almeida, da Construtora CR Almeida.

Peço, então, apenas, com a brevidade possível, esclarecimento ao Sr. Presidente da Valec sobre três questões que não foram esclarecidas aqui.

O **Diário Oficial** de hoje, Sr. Presidente, publica quatro editais acerca da Ferrovia Norte-Sul, para quatro lotes. Esses quatro editais são publicados por engano ou porque a Valec não tomou em consideração a suspensão dos trabalhos da Norte-Sul feita pelo Presidente da República?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Nós não tivemos, como eu dizia a V. Exª, tempo para ir ao Ministro, porque saímos na sexta-feira para cá, para esta CPI. Então, nós ainda vamos conversar sobre que passos tomar, no dia de hoje, com ele.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Então, deve ter sido uma publicação, em vista dos trâmites normais. Quer dizer que isso aqui não vale? Em segundo lugar, o Porto de Itaquí é o porto conjugado com a Ferrovia Carajás, que, por sua vez, vai-se interligar com a Ferrovia Norte-Sul. Esse porto terá capacidade para o escoamento de toda a produção, ou precisa construir outro porto?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCCIA — Não. O Porto de Itaquí tem capacidade de expansão

muito ampla. À medida que for aumentando a carga que o demande, ele será, aos poucos, expandido para acomodá-la. Ele é um porto expansível.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Então, para atender ao escoamento, principalmente de exportação de grãos, seria preciso construir praticamente outro porto ao lado do atual porto, que é para exportação de minérios?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Não é bem assim, porque, lá, Senador, existe um porto de minérios e existe um porto de cargas geral da Portobrás, que lida com outras cargas. Este porto tem lá o seu plano piloto, o seu projeto de expansão. Não é construir um novo porto, é expandir as instalações existentes.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Sª já tem os custos desse projeto de expansão?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Não. Porque não é da nossa competência.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A última pergunta é sobre o problema da anulação da concorrência. O relatório do Coronel Stanley, Presidente do GEIPOP, que nós vamos ouvir daqui a pouco, mas já um relatório oficial, publicado, conclui taxativamente:

"Ocorreram omissão e irregularidades quanto à forma do processo ilícito."

Ora, isso perante o Código Penal, Sr. Presidente, no art. 335,

"Impedir, perturbar ou fraudar concorrência pública, promovida pela administração federal, estadual ou municipal ou por entidade paraestatal, afastar ou procurar afastar concorrente ou licitante por meio de violência grave etc. é um ilícito penal previsto" — inclusive é uma resposta que estou dando também ao Senador Alexandre Costa — "com pena de detenção de seis meses a dois anos".

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Exª me permitia um aparte. Nós não somos tribunal nem juizado, nem delegacia de polícia. V. Exª está inteiramente equivocado. V. Exª não vai condenar ninguém e ninguém se subordina à condenação de V. Exª

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Nem eu estou decretando, porque não sou juiz. Estou, como Relator, fazendo uma pergunta que compete ao Presidente. Diante de uma pergunta do Senador Ruy Bacelar, ele declarou que respondia pela probidade, pela lisura e pela licitude da concorrência anulada. Então, eu tinha o direito de perguntar, como essa afirmação prevalece, diante da conclusão oficial feita em um relatório, por uma Comissão de Inquérito Administrativa pelo Presidente do Geipot, que concluiu que ocorreu omissão e irregularidade quanto à forma de processo. Apenas a título de ilustração e respondendo uma questão levantada por V. Exª, que perguntou onde há ilicitude no caso, eu digo "Sim, houve ilícito penal", mas não sou eu que vou aplicar, Exª. Nós temos a obrigação, como V. Exª, pela experiência, sabe muito bem, de enviar à Justiça, depois. Então, eu estou apenas, a título de ilustração,...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Então, V. Exª, deveria ter começado assim.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A título de ilustração, citando o Código Penal. Eu queria, então, perguntar, para obedecer o nosso Presidente, que está muito preocupado com o nosso louvor, acerca dos nossos prazos, qual é a opinião do Presidente da Valec, sobre esse problema. Por que, realmente, do Geipot — que nós vamos ouvir daqui a pouco — diz que houve irregularidade, houve omissão quanto à forma, quanto ao conteúdo, o que for, mas houve omissão confessada, não, declarada oficialmente pelo relatório do Geipot. Então, é claro que a Valec que é a acusada, tem que responder. Estou dando uma oportunidade ao Presidente da Valec para, diante desta Comissão, defender-se.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Leve em consideração que a Valec é um patrimônio do Geipot. É problema de filho com pai.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Dr. Vivacqua, V. Sa. para dar uma resposta sucinta, por favor.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — O relatório em causa fala em omissão e irregularidades no processo formal. Assim foi interpretado pelo Presidente...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas esse processo formal é da essência da concorrência. O processo é obrigatório, inclusive é exigência da Lei nº 2.300.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — O relatório do Geipot afirma que houve omissão e irregularidades quanto à forma do processo. Dentro desse Relatório também conclui que esta omissão e irregularidades quanto à forma não causou prejuízos ao processo licitatório, à Valec, aos licitantes ou ao Governo. É do corpo do relatório essa afirmativa. De maneira que, se por um lado apontou o fato, por outro lado também concluiu pela sua relatividade, afirmando que dele não decorreu perigo, risco, qualquer prejuízo, no caso, para o nosso processo. O relatório em causa não aponta ilícitos penais. Reafirmo a V. Exª que o principal, na condução de uma concorrência, é o **background**, a tradição, o currículo dos que a conduzem. Porque, sem uma boa tradição, não há lei, não há processo que acabe bem.

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Presidente, quero a oportunidade de fazer uma pergunta. Ela não é polêmica, é esclarecedora. Não me permito sair desta reunião sem que ela seja formulada.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Exª tem a palavra.

O SR. OLAVO PIRES — Se eu não entendi mal, pelo que V. Sª esclareceu, deveremos ter, já que aquela minha proposta da Ferrovia a ser construída, através dos batalhões ferroviários, não foi muito bem recebida por V. Sª, nós teríamos uma nova licitação, em que seriam obedecidos dois parâmetros: um parâmetro para os 18 lotes, em que participariam, vamos assim dizer, as grandes construtoras; e um outro parâmetro para os 5 lotes, em que participariam as construtoras de menor porte. Pergunto a V. Sª se já não é uma prática previamente condenada, se não é uma prática dúbia e por que não elaboramos uma

licitação que permita uma igualdade na participação.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁQUA — Inicialmente, a sua sugestão, quanto aos batalhões ferroviários, não foi mal recebida, está anotada aqui. Vou levá-la ao Ministro dos Transportes. Essa concorrência próxima permite consórcios de firmas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — A Presidência vai suspender os trabalhos da presente reunião, convocando os membros desta CPI para às 15:00 h continuarmos os debates.

Está suspensa a reunião.
(*Suspende-se a reunião às 13 horas e 51 minutos.*)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vamos dar continuação à reunião iniciada pela manhã. Em seguimento, vamos ouvir o Engenheiro Dr. Stanley Fortes Baptista, Presidente do Geipot, a que convido para sentar-se à mesa.

De acordo com as normas dos nossos trabalhos, o Sr. Depoente poderá se fazer acompanhar de seus assessores, que se sentarão a sua retaguarda, não podendo depor. Se tiverem alguma informação, o farão a V. Exª, que diretamente informará à Casa.

Pego a V. Exª que preste o seguinte juramento, repetindo comigo:

"Juro, como dever de consciência, dizer toda a verdade, nada omitindo do que seja do meu conhecimento, sobre quaisquer fatos relacionados com a investigação, a cargo desta Comissão Parlamentar de Inquérito, destinada a apurar irregularidades na concorrência para implantação da Ferrovia Norte-Sul, e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia".

Para que V. Exª tome conhecimento dos termos do requerimento que criou esta Comissão, trata-se do seguinte:

"Resolução: constitui Comissão de inquérito, nos termos do art. 170, alínea "a" do Regimento Interno.

É constituída no Senado Federal uma comissão de inquérito, composta de nove membros, para o fim de, no prazo de 60 dias, apurar as irregularidades divulgadas no jornal Folha de S. Paulo, na concorrência para a implantação da Ferrovia Norte-Sul, e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia."

De acordo com as normas que estamos adotando nesta Comissão, V. Sª terá 40 minutos para fazer a sua exposição, se achar que é suficiente; poderá ser menos ou mais desse tempo. Durante a exposição, V. Exª poderá aceitar ou não apartes. Dirá se prefere fazer uma exposição corrida e deixar os apartes para depois ou se prefere ser apertado durante o seu depoimento.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Prefiro fazer a exposição corrida.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem V. Sª a palavra.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Sr. Presidente, Senador João Menezes, Sr. Relator, Senador Mansueto de Lavor, Srs. Senadores que integram esta Comissão.

Inicialmente, faço uma colocação como Presidente do Geipot. Nessa condição, abordarei o aspecto ligado à viabilidade da Ferrovia Norte-Sul. Em segundo lugar, de maneira mais breve, eu lhes farei uma colocação como presidente de uma comissão de sindicância, nomeado pelo Ministro dos Transportes.

A FERROVIA NORTE-SUL NO CONTEXTO DO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS

Os estudos visando a concepção de um programa nacional de corredores estratégicos foram iniciados pelo Geipot, em abril de 1986, por determinação do Ministério dos Transportes. O objetivo do Programa é o de definir os investimentos plurianuais do setor, em áreas de novas fronteiras, consoante as diretrizes da política nacional de desenvolvimento.

O termo Corredor Estratégico, na conceituação dada pelo Ministério dos Transportes, refere-se ao conjunto de facilidades e meios de locomoção que, ao longo de determinados eixos de penetração, serão implantados em apoio à ampliação da fronteira econômica do País. Incluem-se mais precisamente nesta conceituação os meios de transporte (tanto de escoamento quanto de captação/distribuição), a rede de armazenagem e as facilidades de transbordo, de uma modalidade para outra, tudo dentro de uma visão de multimodalidade, ou seja, de transporte combinado, desde a origem até o destino final do escoamento.

Foram definidos, neste sentido, à época, cinco corredores estratégicos, cujos estágios de consolidação variam desde espaços de ocupação ainda rarefeitos até regiões em que já se observam atividades econômicas de razoável expressividade.

Esses Corredores, são, conforme consta na transparência:

a) Fronteira Noroeste, tendo por vertentes principais de escoamento os rios Madeira e Paraguai e a rodovia BR-364 (Porto Velho-Vilhena-Cáceres-Cuiabá);

b) O Corredor Cuiabá-Santarém, ao longo da BR-163, considerada seu principal eixo de escoamento, dirigido a Santarém, na Bacia Amazônica e Cuiabá, no entroncamento com a BR-364;

c) O Corredor do Cerrado, estruturado sobre a malha ferroviária da SR-2 (RFFSA), sediada em Belo Horizonte, correspondendo ao eixo, Vitória-Minas Gerais, tendo por vertentes de escoamento os complexos portuários de Tubarão, Sepetiba e Santos, ou ainda, os centros consumidores/produtores do Sudeste;

d) O Corredor do São Francisco, estruturado sobre o seu trecho médio, entre Pirapora e Petrolina/Juazeiro, a ser elevado, futuramente, à condição de hidrovía, tendo por vertentes principais de escoamento os sistemas ferroviário e rodoviário regionais do Nordeste e Sudeste; e

e) O Corredor Araguaia-Tocantins definido ao longo destes cursos tendo, ainda, por diretriz o eixo da Rodovia Belém-Brasília.

Uma vez identificados e devidamente delimitados em suas respectivas áreas de influência, foi iniciado o estudo de possíveis formas de operacionalização desses corredores, começando-se pelo Araguaia-Tocantins e pelo São Francisco, que já dispunham de informações fornecidas por pesquisas de desenvolvimento regional, recentemente conduzidas por diversas entidades como o Prodiat, a Sudene e o próprio Geipot.

No caso do Araguaia-Tocantins, os trabalhos foram conduzidos de forma preliminar com base nessas informações, então disponíveis, julgadas, entretanto, suficientes para que, a este nível, fosse feita uma análise da demanda do corredor e dos investimentos e benefícios associados a cada uma das alternativas consideradas.

O trabalho procurou ser amplo no sentido de abranger as formas mais usuais de transporte, com possibilidades de aplicação ao corredor Araguaia-Tocantins. Na avaliação foi utilizada uma metodologia simplificada em face do caráter ainda preliminar da análise que se punha em prática.

Torna-se importante observar, para o entendimento do que vem a seguir, que a primeira alternativa examinada corresponde à decisão de "nada fazer", ou seja, de manter a oferta de transporte da área, na forma em que, hoje, se encontra. Esta é uma prática usual em análise de projetos, fazendo-se com que cada um dos esquemas avaliados tenha seus investimentos e consequentes benefícios cotejados com a opção de "nada fazer".

A demanda básica de transporte na área do Corredor Araguaia-Tocantins foi estimada segundo dois possíveis cenários de ocupação:

a) Um primeiro cenário, em que a ocupação seria feita na forma espontânea em que vem ocorrendo, extrapolando-se as tendências passadas e considerando-se o impacto de projetos já em desenvolvimento na região; acoplando este cenário às alternativas de operacionalização temos os resultados indicados na Figura 13;

b) Uma segunda hipótese em que a demanda futura foi estimada a partir da implantação de grandes projetos de desenvolvimento, utilizando-se toda a disponibilidade das terras, com aptidão agrícola, ao nível das produtividades médias regionais, bem como computando os insumos (fertilizantes, corretivos, combustíveis etc.), requeridos pelo processo produtivo a ser implementado na área; este segundo cenário leva aos resultados indicados na Figura 14.

Veremos, a seguir, que foram feitas 9 alternativas de operacionalização no corredor. Em todas elas, a rodovia está sempre presente. Num único caso, batizado de alternativa "A", ela se encontra isoladamente. Nos demais casos, a rodovia, ora se agrega à ferrovia, ora à hidrovía, ora a uma e outra, variando a intensidade para mais ou para menos, em cada uma das alternativas. Das 9, 8 têm sustentação na ferrovia ou na hidrovía ou em ambas. No Cenário 1, que não chega a grande volume de cargas, nós vamos ver que a rodovia leva nitidas vantagens sobre as demais alternativas. Já no Cenário 2, a rodovia perde para a hidrovía e a ferrovia, como veremos. E, agora, para termos uma idéia dessas alternativas, eu peço permissão para projetar as transparências que, rapidamente, dão uma idéia sobre cada uma delas.

Partindo do Cenário 1, este cenário que aqui está, eu relembro que é um cenário onde se partiu do pressuposto de um crescimento vegetativo da produção, sem nada de mais ser feito no corredor Araguaia-Tocantins. E peço, dispensando toda a numerologia de todos esses quadros, que nos atenhamos lá na última coluna, ali, colorida, que serve de índice classificatório das diferentes alternativas, desde a melhor até a pior. A primeira delas, colocada aqui nesta outra transparência,

é a alternativa onde se faz a solução puramente rodoviária, onde aproveita-se a malha rodoviária existente e se reforça a malha com alguns trechos, conforme aqui está indicando, ela avalia a melhor resposta.

Na seguinte, trabalha-se em cima de um trecho hidrovário, entre Conceição do Araguaia e Aruanã, e combina-se esse trecho melhorado da hidrovía com a malha rodoviária existente, ela daria a segunda resposta.

Na terceira, o trecho ferroviário entre Anápolis e Gurupi. Esse trecho, ao sul, conectava-se com a malha ferroviária da RFFSA e ao norte com a rodovia e, mais ao norte, a combinação da rodovia com a ferrovia.

Na seguinte, a combinação, agora, do trecho Aruanã-Conceição do Araguaia da hidrovía, com o trecho ferroviário de Conceição do Araguaia até Marabá. A partir daí, a combinação ferroviária e rodoviária e, ao sul, rodoviária.

Na seguinte, o trecho, novamente, Conceição do Araguaia-Aruanã, agora combinado com o trecho ferroviário de Aruanã até Anápolis. A posição ao norte sem modificação, conforme a anterior à anterior.

Nesta seguinte, uma solução onde se coloca dois trechos ferroviários — Brasília a Gurupi e de Aragarina a Açailândia. Combinando, aqui, com a Ferrovia dos Carajás, com a rodovia e, ao sul, com a malha da RFFSA; a alternativa "B", a Ferrovia Norte-Sul, entre Açailândia e Anápolis.

A alternativa "D", a alternativa hidrovária desde Barcarena até Aruanã, complementada com um pequeno trecho ferroviário entre Aruanã e Anápolis. Aqui, indicada a barragem de Santa Isabel e sua eclusa e a eclusa da barragem de Tucuruí. E a penúltima alternativa — a "G" — ainda Aruanã, indo até Marabá, com a barragem de Santa Isabel, e a alternativa "I" que não está aí.

Então, vejam bem: este Cenário 1 leva a esta sequência de alternativas que nós acabamos de colocar. Agora, eu lembro o Cenário 2 onde se partiu do pressuposto do aumento da produtividade agrícola da região, em que esta colocação que aí está colocada sofreria uma inversão. Então, no Cenário 2, a nova ordem seria aquela que está indicada, e me permitam, mais uma vez, repetir as projeções que são das mesmas alternativas apenas em ordem diferente.

A primeira, passaria a ser a "F", já identificada. A segunda passaria a ser "H", também já identificada. A terceira passaria a ser "C", também já identificada. A seguinte seria a "I", aí identificada. A outra, a "E", também já identificada na anterior. A alternativa "B", a Ferrovia Norte-Sul. A alternativa "A", a rodoviária. Verifiquem que a rodoviária, agora, já passou quase que para o fim do elenco, a hidrovária próxima da rodoviária e da ferroviária, e a parcial, rodoviária, sem chegar até Barcarena.

Eu sei, meus Srs., que esta colocação rápida de transparências, evidentemente, não permitiu um melhor esclarecimento. A idéia foi apenas lhes mostrar que trabalhamos sobre todas essas hipóteses. E agora, sim, gostaria de ressaltar que, de todas essas hipóteses, apenas três delas — a rodoviária, a ferroviária, ou seja, a Norte-Sul — e a hidrovária, desde Barcarena até Aruanã, combinado com o trecho ferroviário até Anápolis, são as únicas que atendem ao transporte, ao longo de todo o eixo Norte-Sul, assegurando o tráfego

de passagem. Todas as outras 6 são alternativas parciais que atendem apenas a parte da região e não a região como um todo. Repito: a ligação Norte-Sul, através do Centro-Oeste e permitindo o tráfego de passagem, ao longo de toda a sua extensão.

Ficamos em cima de três alternativas, lembrando que, à medida em que a carga cresce, a rodovia tende para a exaustão, e a partir de um certo momento, essa alternativa foi escoimada, e ficamos, então, com duas alternativas. Eu vou pedir para projetar, novamente, as transparências: a alternativa ferroviária e a alternativa hidroviária, que eu batizei, agora, pela sequência, de JK, apenas o JK foi uma pura coincidência, não tem nenhuma segunda intenção. Por favor, projete.

Então, aí estão estas duas alternativas. Estas são, realmente, as alternativas sobre as quais nós deveremos discutir o problema, porque são elas que atendem ao objetivo da interligação e de assegurar o fluxo de passagem.

Estas duas alternativas merecem, realmente, uma atenção diferenciada, e elas assim consideradas, e estou deixando demorar um pouco para que fique mais registrado em cada uma, as duas alternativas. E se nós levamos para o quadro do Cenário 2, nós vamos encontrar os seguintes índices: aquela tem o índice de 6,0, e essa tem o índice de 5,7. Se levamos em conta o nível de trabalho feito pelo GEIPOT em cima de estimativas, onde não é demais admitir-se erros de até 20%, eu diria que, tecnicamente, as duas alternativas se equivalem. Sobre essas alternativas, assim equivalentes foi feita uma opção política e a partir daí saiu o GEIPOT e entrou uma determinação a ser cumprida. Vem a segunda colocação do problema, que faremos a partir deste momento.

Passou-se a analisar a ligação ferroviária Norte-Sul, como segmento de continuidade entre a Estrada de Ferro de Carajás e Açailândia e a malha ferroviária do Centro-Oeste (Anápolis e Brasília). Mais precisamente, foram estudados três traçados a partir de Açailândia, tendia o primeiro para Brasília, o segundo para Anápolis e o terceiro para Pirapora. Agora já estamos trabalhando na ligação ferroviária Norte-Sul. O GEIPOT considerou essas três alternativas que aí estão. Na escolha desses três traçados foram considerados aspectos de topografia, hidrografia e, particularmente, a presença dos reservatórios a serem criados pelo aproveitamento hidroelétrico programado para a área. Igualmente importante foi o mapeamento de aptidão de solos e a localização de áreas indígenas, como pode ser visualizado nesta transparência. No caso, quando se considerou aqueles três traçados, a que me referi há pouco, indo a Anápolis, a Brasília e a Pirapora, considerou-se também todos esses lagos que aí estão, lagos que, no futuro, serão criados pela necessidade de aproveitamento de energia; considerou-se as reservas indígenas que estão representadas em amarelo e as terras agricultáveis que estão coloridas em verde. Em cima de tudo isso foram feitas essas três hipóteses e os traçados situados mais próximos do eixo da rodovia Belém—Brasília foram os que melhor se ajustaram a essas condições e, por isso concentraram a atenção dos nossos estudos. Os próprios resultados da avaliação confirmaram, posteriormente, o acerto da decisão, uma vez que a alternativa Pirapora, por exigir maiores investimentos e produzir menores be-

nefícios, foi levada a uma posição nitidamente desfavorável em relação às duas outras, Brasília e Anápolis. Note-se que o presente estudo foi condicionado também pelo quadro restritivo que atravessa o País quanto à capacidade de investimentos. Optou-se, assim, por examinar cada alternativa de traçado, em diferentes etapas de implantação, de forma a melhor avaliar a viabilidade dos investimentos e graduar o ritmo de sua aplicação. As etapas para implantação de cada alternativa estão indicadas nesta básica de transporte a que se seguiu uma análise de investimentos, bem como de custos e tarifas a serem praticadas na nova Ferrovia para fim de comparação com a opção rodoviária. Veja bem que se restringe ao problema da comparação com a rodovia. Procurou-se dessa forma estimar o retorno para o capital a ser investido e, em consequência, o grau de atratividade do empreendimento para o investidor privado. É importante ressaltar que, nessa segunda fase dos trabalhos, não mais estávamos lidando com benefício—custo, enfocando investimento público, e sim rentabilidade financeira e até onde isso seria atrativo para o setor privado, assim:

Raciocínio semelhante pode ser feito para a segunda e para a terceira alternativas. Na metodologia de avaliação utilizada partiu-se da consideração de uma demanda básica de transporte a que se seguiu uma análise de investimentos, bem como de custos e tarifas a serem praticadas na nova Ferrovia para fim de comparação com a opção rodoviária. Veja bem que se restringe ao problema da comparação com a rodovia. Procurou-se dessa forma estimar o retorno para o capital a ser investido e, em consequência, o grau de atratividade do empreendimento para o investidor privado. É importante ressaltar que, nessa segunda fase dos trabalhos, não mais estávamos lidando com benefício—custo, enfocando investimento público, e sim rentabilidade financeira e até onde isso seria atrativo para o setor privado, assim:

Primeiro, a demanda básica foi estimada a partir do patamar da produção agrícola fixada para o final do triênio pelo atual Plano de Metas, acompanhando, a partir daí, os níveis máximos de produção permitidos pela disponibilidade de solos e insumos, mantido, porém, o atual modelo de ocupação da área.

Segundo: o tráfego de passagem, aquele que hoje percorre a Belém—Brasília, foi considerado no que diz respeito à sua parcela locável à Ferrovia, ou seja, aquele passível de ser unitizado, tirado do caminhão e colocado no trem.

Terceiro: os investimentos tiveram sua quantificação feita com base em traçados preliminares, lançados em carta de 1 por 1 milhão e 1 por 100 mil e em custo médio de implantação estimados.

Quarto: a remuneração média do capital para fim de análise foi fixado em 8% como mínimo atrativo para o setor privado, taxa essa que o GEIPOT incorporou à sua análise. Admitiu-se ser essa taxa suportável pela iniciativa privada, por tratar-se de investimentos a serem, de certa forma, incentivados por mecanismos específicos do Governo.

Quinto e último: os demais parâmetros utilizados na avaliação foram obtidos nas práticas rodoviárias e ferroviárias da experiência nacional.

Conclusivamente, os estudos levaram aos seguintes resultados: novamente peço-lhes a fineza de se absterem da numerologia e atentarem para a última coluna da transparência ali colorida.

Os trechos mais ao sul da Ferrovia, Anápolis—Gurupi, ou na alternativa II, Brasília—Gurupi, apresentam perspectivas de retorno econômico, sendo, conseqüentemente, passíveis de interesse para o setor privado. Ficaram apenas 10,07% abaixo dos requisitos mínimos da demanda exigida pelo setor privado; segundo: o trecho Açailândia—Ara-

guaiá, comum a ambas as alternativas mostrou que para a sua viabilização necessitaria acréscimos da ordem de 126% em sua demanda básica, isto é, na demanda que ora se estima com base nos atuais modelos de ocupação vigentes. Se nada fosse feito, essa demanda, para viabilizar esse trecho, careceria de crescer 126%; terceiro: finalmente quando considerada a Ferrovia Norte-Sul como um todo, quer na alternativa I, quer na alternativa II exigiria para a sua viabilização acréscimo de 60%, numa hipótese, e 56% na outra, na demanda projetada — repito mais uma vez — com dados atuais do modelo de ocupação na área.

Optou-se por considerar a relação demanda de viabilização, demanda-básica, penúltima coluna demanda de viabilização terceira coluna; demanda básica; demanda que seria obtida com a atual condição de exploração da área; demanda de viabilização, necessária para tornar a Ferrovia exequível e atrativa.

O SR. RUIY BACELAR — Isso na atual conjuntura?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Na época em que foi feito, sim. Não sei se ficou claro, se atendeu à sua pergunta.

A demanda básica é a aquela que obtivemos levando em consideração o desenvolvimento da produção como vem sendo trabalhada a região hoje; hoje é outubro do ano passado. A demanda de viabilização seria a carga necessária a existir na região, para que se justificasse a implantação da Ferrovia.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O deponente pediu para fazer a exposição sem interrupção. Peço a V. Ex.^a que aguarde S. S.^a terminar para depois formular as perguntas.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Optou-se por considerar a relação demanda de viabilização demanda básica, como indicativa das posições comparativas entre o investimento. Essa relação expressa o quanto deveria ser multiplicada a demanda básica, factível de ser obtida nas condições atuais de ocupação da área, como disse, para alcançar-se níveis que tornassem o projeto atraente para o investidor privado.

Como se depreende do conteúdo dos quadros contidos nesta transparência as alternativas Anápolis—Açailândia e Brasília—Açailândia, apresentaram-se praticamente iguais, com uma ligeira predominância desta última, em face dos melhores resultados oferecidos pelo primeiro trecho Brasília—Gurupi. A alternativa Pirapora foi desprezada. Esses resultados fortaleceram a idéia de que se desse ao projeto um tratamento gradual quanto à sua implantação, permitindo-se, desta forma, ao longo do processo de implantação e operação da cada trecho, avaliar os impactos decorrentes dos investimentos marginais.

Como ficou comprovado na avaliação preliminar da Ferrovia Norte/Sul a simples manutenção das atuais tendências do crescimento econômico em sua área de influência, dificilmente permitiria viabilizar a participação privada no processo da ferrovia como um todo, já que somente o trecho Sul, como ouvimos há pouco, oferecia-se vantajoso. Foram, então simuladas algumas precondições para que se alcançassem novos requisitos de demanda. A primeira precondição foi elevar a produtividade agrícola, e isto poderia ser assegura-

rado pela introdução de melhores técnicas e de insumos na agricultura, pela implantação de uma adequada estrutura fundiária e, acima de tudo, por um efetivo cumprimento das metas do programa nacional de irrigação fixadas para aquela área. Tal elevação de produtividade, pelo menos, deveria atingir a média nacional.

A segunda precondição colocada dependeria de ações a serem conduzidas no âmbito do próprio Ministério dos Transportes. Essas ações seriam destinadas a favorecer o transporte unitizado para a implantação de melhores práticas de manuseio e de facilidade de transbordo que encorajasse a transferência de cargas entre modalidades distintas. Igualmente importante neste sentido seria melhorar as condições de navegabilidade do trecho hidroviário entre Imperatriz até Barcarena e a ampliação da capacidade de transporte nos segmentos ferroviários da malha da RFFSA no Centro-Oeste.

Em suma, estimava-se que, nesta nova concepção, a Ferrovia Norte/Sul seria uma verdadeira extensão da malha ferroviária do Sudeste que, assim, ficaria conectada ao sistema hidroviário amazônico, ao Norte, principalmente através de operações de transbordo em Imperatriz no Maranhão. Segundo se estimou a implantação do modelo aqui preconizado teria que induzir transferências de 40% das cargas que hoje utilizam a rodovia Belém—Brasília para, junto com a elevação da produtividade agrícola da área, viabilizar uma demanda ferroviária, agora sim, de cerca de 15 milhões de toneladas, como média anual para a vida útil da ferrovia, considerada de 35 anos, exigência mínima de sustentação do projeto como um todo...

Cumpridas estas condições a Ferrovia Norte-Sul poderia oferecer ao investidor privado uma rentabilidade anual, não de oito, mais sim de doze por cento, desde que o setor público participasse, a fundo perdido e a título de formação de capital social básico daquela região, com 25% do investimento da infra-estrutura do projeto. Entre as possíveis formas de se induzirem condições favoráveis ao futuro êxito da Ferrovia Norte-Sul, optou-se por sua inserção no âmbito de um empreendimento multisetorial, dirigido ao desenvolvimento econômico de sua área de influência.

Neste sentido, sugeriu-se a criação de uma empresa de desenvolvimento, não a empresa de construção ferroviária, com o objetivo de implantar e gerir a ferrovia, sim, mas também com o objetivo de promover as demais ações necessárias à consolidação do desenvolvimento econômico da região.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Dr. Stanley Fortes, V. S.ª tem 5 minutos para concluir sua exposição.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Concluirei em 5 minutos, Sr. Presidente.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, espero que V. Ex.ª deixe que o Dr. Stanley Fortes ultrapasse o momento.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Pois não. Se S.ª quiser mais alguns minutos posso dar.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Muito interessante o trabalho e para todos nós interessa.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Quando terminarem os 40 minutos de V. S.ª se V. S.ª quiser mais alguns minutos, pode pedir que os darei.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Pois não. Ogrigado.

Em síntese, à guisa de conclusão: primeiro, no período abril/julho de 1986, a ferrovia foi analisada pelo GEIPOT quanto aos seus méritos, frente às demais alternativas de operacionalização do Corredor Araguaia/Tocantins. Seus custos de investimento foram estimados a partir de um traçado muito preliminar em carta de um por um milhão, alcançando o equivalente a 1,4 bilhão de dólares. A este nível de investimento a ferrovia não se mostrou viável em termos de investimento público analisado através da relação benefício/custo. Segundo, depois, em agosto e setembro do mesmo ano, a ferrovia foi examinada em seus méritos absolutos, naquilo em que pudesse interessar ao investidor privado, examinado neste contexto e utilizando-se a análise financeira em fluxo de caixa descontada a 8% ao ano, os resultados mostraram que o retorno econômico da ferrovia, considerada na totalidade da sua extensão, estava abaixo do que se poderia considerar como atraente para o investidor, necessitando, para se tornar atraente, um acréscimo de 60% na demanda que então se estimava.

Verificou-se, todavia, que o trecho mais ao sul da ferrovia, o trecho entre Brasília ou Anápolis e Gurupi, com cerca de 550 km, apresentava razoáveis perspectivas de atratividade, mesmo como investimento privado, desde que fossem com investimentos públicos, melhoradas as condições operacionais da malha ferroviária da RFFSA, que com ela conectaria.

Terceiro, em outubro ainda do mesmo ano de 1986, o GEIPOT registrava que dificilmente a Ferrovia Norte-Sul, como um todo, teria condições de êxito, sem uma ação consciente e deliberada, no sentido de promover um assentamento ordenado na área, fazendo convergir para lá o esforço governamental, mobilizando seus programas de irrigação, seus programas de reflorestamento, seus programas de reforma agrária e de desenvolvimento regional. Caso tal não ocorresse, isto é, mantidas as tendências do crescimento espontâneos atuais, o projeto somente daria retorno aceitável para o setor privado no ano 2025.

Quarto e último: a ferrovia foi então avaliada no contexto de uma ação planejada, dirigida ao desenvolvimento de sua área de influência com o apoio de investimentos multissetoriais, públicos e privados. Nesta abordagem, onde seriam alcançados 15 milhões já referidos, seria imprescindível:

1 — Participação do setor público, a fundo perdido e a título de formação de capital social básico na região, com 25% de investimento.

2 — Participação do setor privado com os 75% restantes.

3 — Atuação específica dos setores do Governo ligados à produção agrícola, de modo a elevar a produtividade no mínimo à média nacional.

4 — Atuação do Ministério dos Transportes, dirigida ao incentivo da intermodalidade do transporte, no eixo Ferrovia Norte — Sul, Hidrovia dos Tocantins, Sistema Amazônico, que permitissem

assim, tirada a Belém — Brasília, jogar sobre a ferrovia pelo menos 40% do tráfego ora registrado naquela rodovia.

Obedecido tais requisitos, o projeto poderia remunerar os seus investimentos em cerca de 12% e assim tornar-se atrativo à iniciativa privada.

E assim, meu prezado Presidente, termino a primeira parte da exposição. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Terminada esta primeira parte, vamos agora, às perguntas.

A lista é a seguinte: em primeiro lugar está o Senador Affonso Camargo, que pôde fazer as perguntas ao Coronel Stanley Fortes.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, ouvi, inclusive, o Plenário aplaudir o depoente e, por questão de consciência, tenho que dar um depoimento. O Cel. Stanley foi meu companheiro de equipe, quando fui Ministro dos Transportes.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Com muita honra, Senador Affonso Camargo.

O SR. AFFONSO CAMARGO — A impressão que tive foi clara, de um homem muito transparente. É isto o que estamos querendo no País. S. S.ª é um homem sério, um homem responsável, que deixou bem claro aqui o momento de uma decisão política. Simplesmente está-se cumprindo aí uma decisão, inclusive parece que foram duas decisões: a primeira quando se definiu que este corredor deveria ter sido rodoviário e ferroviário, a segunda, uma decisão política porque aqui nas opções do GEIPOT, aquela opção "C", que não seria fazer o trecho ferroviário aqui em baixo, que seria, em termos de rentabilidade, mas conveniente e aproveitaria o sistema rodoviário. Mas se a decisão é política, esse corredor tem que ser hidroviário e ferroviário. Então, ficamos só com as duas opções aparentemente parecidas em matéria de retorno, que é aquela de 6, 5 e 7. E o que sempre se quis fazer exatamente — aquilo que se debateu, se discutiu, e as denúncias que foram feitas — era a forma, que temos dito, atropelada, como sendo feita pela Rodovia Norte — Sul. Felizmente agora com uma atitude responsável do Presidente da República, ela foi adiada para que se pudesse estudar. Não há dinheiro do Governo, o dinheiro é do povo que o Governo administra; não há dinheiro do Governo. Esse dinheiro tem que ser administrado com muito cuidado. Então, vemos aqui, inclusive pela palavra clara do Presidente do Geipot, que as opções foram examinadas, que havia a opção hidroviária, chegaram a dizer que não via a opção hidroviária. Está provado que existe a opção hidroviária, foi estudada pela Prodiat. A proposta do Prodiat tem preferência pela opção hidroviária. Pelo contrário, o estudo do Prodiat não fala em Rodovia Norte — Sul. V. S.ª sabe disso, nem toca em Ferrovia Norte — Sul. Então, temos realmente agora a oportunidade de discutir tudo isto.

Gostaria apenas de fazer uma pergunta, e já sei qual vai ser a resposta, será mais uma afirmação de que foi nesta opção hidroviária que existe para se completar a Barragem de Santa Isabel, que envolveria um planejamento com a Eletro-norte, com o Ministério das Minas e Energia onde surgiria mais uma usina hidrelétrica, que me parece absolutamente fundamental para o crescimento da região, porque não se faz desenvolvimento econômico só com transporte, é com transporte

e energia. Quer dizer, acho que a opção hidroviária, que tinha uma posição naqueles números mais convenientes que a ferroviária, além de ser uma opção melhor, era a melhor porque levaria o Governo a uma malha integrada, a ter que fazer a hidrelétrica de Santa Isabel.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o nobre Senador Alexandre Costa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, não só me orgulho de ver a exposição que foi feita pelo Cel. Stanley Baptista, pelo trabalho excelente que presta a um órgão como o Geipot, que não poderia deixar de ser porque lá das minhas bandas, nordestino como eu, meio norte, como hoje é chamado, sempre conheci o Dr. Stanley Baptista como expoente da seriedade, da competência e da probidade.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Muito obrigado.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Logo aqui, no Senado, foi muito usado o seu nome indevidamente porque, pela sua exposição, o Geipot conclui no final por duas opções: a ferroviária e a hidroviária, sendo que, o que acaba de dizer o nobre Senador Afonso Camargo, não só a Barragem de Santa Isabel seria a solução, porquanto todos sabemos que uma só barragem era navegável no lago que ela proporciona, e para que o Tocantins se tornasse navegável em todo esse trecho haveria uma série de barragens, em degraus por degraus de barragem, até que se obtivesse a solução hidroviária, que o GEIPOT também concluiu com seriedade através dos estudos que realizou.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Está havendo confusão de rios. Nós estamos falando do rio Araguaia e não do rio Tocantins.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas, seja que rio for, qual é o rio que se torna navegável numa extensão daquela com uma única barragem?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — O rio Araguaia.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Esse? Então, V. Ex.^a é um professor e eu devo aprender com V. Ex.^a, porque pelo que aprendi, só se torna navegável onde há barragem, no lago em que a barragem proporciona.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — A começar pelo rio Amazonas.

O SR. ALEXANDRE COSTA — O trecho da Barragem de Santa Isabel não atinge 300 quilômetros e seria navegável apenas com 300 quilômetros.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Senador Alexandre Costa, V. Ex.^a poderia me permitir uma pequena contribuição?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Pois não.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Se trabalharmos na solução hidroviária, que atingiria toda a ligação Norte—Sul, ela precisará de um trecho ferroviário ligando Aruanã à Amazônia, a Barragem de Santa Isabel e a eclusa da Barragem de Santa Isabel, à eclusa de Tucuruí e o trecho entre Conceição do Araguaia e Aruanã fosse trabalhado também executando um trabalho de acabamento necessário para tornar esse trecho navegável, como uma hidrovia. Mas, a rigor, não preci-

saria, em termos de barragens, mais do que essas duas barragens. Precisaria, sim, repito, investimentos nesse trecho para transformar o rio natural, que existe lá, hoje, uma hidrovia. Isso exige investimentos, mas não da envergadura de uma barragem como esta.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Cel. Stanley, aceito a explicação de V. Ex.^a, que naturalmente estudou. Mas não seria apenas uma simples construção da barragem que o tornaria navegável no trecho.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não, precisaria de mais uma série de outros investimentos.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Uma série de outros investimentos que devem ter sido calculados e que poderiam proporcionar a construção de, talvez, outras barragens nesse trecho, com um custo inferior a todo esse sistema a que V. Ex.^a se refere.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Só que no trabalho, ao nível que foi feito, não se constatou essa necessidade. Esse, o esclarecimento que queria dar a V. Ex.^a

O SR. AFFONSO CAMARGO — Permite um aparte, só para completar esse esclarecimento?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Estou terminando e vou dar o aparte a V. Ex.^a

Pois bem, isso pouco importa.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não, importa muito. Se V. Ex.^a me conceder o aparte vou dizer por que importa muito.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Então, tem V. Ex.^a o aparte?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Toda essa celeuma aconteceu, Cel. Stanley, porque por confusão de rios, provavelmente, o Ministro José Reinaldo Tavares declarou na televisão, e todo mundo assistiu, que teríamos que fazer 31 barragens com eclusas e que esse trecho de construção do Araguaia-Aruanã seria uma escadaria. Isso deu a impressão que inviabilizou todo o processo do Araguaia.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — No Tocantins.

O SR. AFFONSO CAMARGO — No Tocantins, não no Araguaia. Então, por isso que estou dizendo que até o Senador Alexandre Costa ficou com isso na cabeça porque o Ministro declarou que precisava de 31 barragens nesse trecho.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Eu tenho que me louvar nos estudos que os técnicos fazem, que são publicados. Mas o Dr. Stanley apresenta uma sugestão, isto não invalida a sugestão de outros técnicos.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Há cinco anos que se tem estudado isso, Senador Alexandre Costa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não invalida absolutamente a sugestão de outros técnicos.

Pois bem, diziam aqui que V. Ex.^a afirmava que era inviável a construção da estrada de ferro, mesmo com essas exigências todas que o Geipot fez para que ela se tornasse viável. É o Governo que se propõe realizar todas essas exigências que o Geipot coloca para que ela atinja esta condição para ser construída.

A pergunta que faço a V. Sa. é a seguinte, Dr. Stanley: V. Ex.^a é contra a construção da Ferrovia Norte—Sul?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Senador, não sou contra a construção da Ferrovia Norte—Sul, apenas, de sã consciência, não poderia fazer de maneira diferente, eu diria que a forma de conduzir a construção e a operação da Ferrovia Norte—Sul pode ser feita de maneira diferente.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Claro.

Então isso significa que V. Sa. é contra como aqui diziam?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não sou contra.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Hoje chegou-se aqui até a abordar um Código Penal dizendo que V. Ex.^a havia concluído no seu relatório — que ouvi ler já no final — e vi que um homem sensato como V. Sa. não poderia fazer isso. V. Ex.^a conclui aqui e assina.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Senador, V. Ex.^a me permite um aparte?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Deixe-me terminar, depois concedo o aparte a V. Ex.^a o primeiro signatário é V. Sa.

Não tendo a Comissão de Sindicância apurado qualquer ato que pudesse ser considerado ilícito penal, submete à elevada consideração de V. Sa. a conveniência de encaminhar o presente relatório ao Departamento de Polícia Federal vez que no mesmo tramita inquérito sobre a matéria.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não, nesse campo não tenho dúvida.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Claro, V. Ex.^a não pode ter dúvida e nem poderia partir de V. Ex.^a isso. A tradição é a tradição, a seriedade é a seriedade, e não seria nessa altura da vida que um homem do seu gabarito iria negar todo um passado de glórias.

Concedo o aparte a V. Ex.^a

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Senador, quanto ao problema da apuração das irregularidades, não vou comentar as afirmações de V. Ex.^a porque deixo para a segunda parte.

Apenas quero dizer que V. Ex.^a se referiu a que alguém teria dito que o Dr. Stanley era contra a ferrovia. No âmbito desta comissão ninguém fez tal afirmativa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Quem me disse foi o Senador Afonso Camargo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Então deve ter dito fora daqui.

O SR. ALEXANDRE COSTA — S. Ex.^a não me pediu segredos, logo não tenho porque não revelar. E acho que o interesse público não pode haver segredos.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não ouvi isso porque, como relator, me interessaria anotar coisas desse tipo. Mas, realmente, no âmbito desta CPI não houve nenhuma afirmação nesse sentido.

Agora, o que dissemos na parte da manhã, quando do debate com o Presidente da Valec, é o que o Geipot não estava considerando a ferrovia Norte—Sul como prioridade absoluta e isso acaba de ser confirmado que foi feita na parte

da manhã pelo próprio Presidente do Geipot. Então, aquilo que foi confirmado aqui na parte da manhã, confirma-se agora pela própria palavra e depoimento do Presidente do Geipot.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas o Geipot não foi consultado sobre prioridade absoluta. O Geipot foi encarregado de um estudo de viabilidade. E nesse estudo de viabilidade ele deu as condições para ela tornar-se viável; disse como ela poderia se tornar viável ou inviável, com a maior clareza, com a maior honestidade, com a maior seriedade. Não podemos duvidar que o Governo, que se propõe construí-la, não vá atender àquilo que o Geipot pede, que ela construída torne-se viável. Mas V. Ex.^a disse também que o Geipot orçara à ferrovia Norte — Sul em 1,5 bilhão de dólares, mas não quis dizer que data, que época o Geipot fez isso. É o próprio Presidente quem disse que fez orçamentos preliminares em abril do ano passado.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — É em dólares, não em cruzados.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Já tem quase 18 meses...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — É em dólar. A inflação do dólar não acompanha à do cruzado, Senador. Foi em dólares, em abril do ano passado: 1,5 bilhão de dólares.

Consta aqui, das minhas perguntas ao Sr. Presidente do GEIPOT, essa questão do preço.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas S. S.^a confessa a V. Ex.^a que fez preliminarmente, mas não fez um estudo detalhado de preços e de custos.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Os investimentos foram calculados pelos custos médios de implantação estimados para as condições equivalentes na área.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Requeiro o estudo que o GEIPOT tenha do orçamento porque isto é básico.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não foi uma estimativa leviana.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Isto é básico. O GEIPOT concluir que no dia de hoje essa estrada pode ser construída por 1 bilhão e meio de dólares, ela estando orçada pela VALEC ou pelo Ministério dos Transportes, por 2,4, é um escândalo sem precedentes. Mas o GEIPOT, que tem na sua Presidência um homem da mais alta responsabilidade, terá que trazer para nós um orçamento detalhado, um orçamento responsável para que possamos nos basear, mesmo porque não sou dos que, como V. Ex.^a, abre Código Penal para intimidar os que aqui vêm, mesmo porque nós, de Comissão de Inquérito, somos iguais a todos os que aqui são convocados para depor, não somos polícias, não somos juizes, não somos desembargadores, não temos poderes nenhum de incriminar, porque assim como podem vir aqui homens que praticam a ilicitude, aqui vêm homens também de tradição, de seriedade como é o caso do Presidente do GEIPOT e quantos aqui se encontram.

Então, por isso desejaria que o GEIPOT me apresentasse no dia de hoje, para que eu pudesse fazer um julgamento, não para aplicar o Código Penal, mas para firmar a minha posição:

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Senador, o Código Penal foi trazido aqui à seu pedido. V. Ex.^a perguntou qual o ilícito que havia. Então foi cotado um artigo do Código Penal, o art. 335, com os dados do relatório dizendo que houve omissão e irregularidade.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas quando perguntei V. Ex.^a disse que era o relatório do GEIPOT, e é o Presidente do GEIPOT que diz que não há o ilícito penal.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não, S. S.^a disse no relatório que não há ilícito penal e não é obrigado a dizer isso. Agora, S. S.^a disse que houve omissão e irregularidades no processo...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Houve. Disse que houve as irregularidades, mas disse também, V. Ex.^a omitiu, que são formais. Uma delas, por exemplo, que há um processo e que tudo que deveria ser juntado ao processo foi fundado em pastas separadas.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Exatamente, só que uma concorrência...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Onde o ilícito?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Senador, V. Ex.^a está antecipando boa parte do meu questionário. Então está contribuindo comigo, com o relatório. Agora, quero apenas perguntar, em aparte à V. Ex.^a, se quando o Geipot estima o custo da Ferrovia Norte-Sul em 1,4 bilhão de dólares e quando o custo pela VALEC...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não confunda estimativa com custo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas não é uma estimativa de um leigo, é a estimativa de um órgão que é obrigado a saber das coisas. A empresa de planejamento dos transportes...

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex.^a não me venha ensinar o que é o GEIPOT porque eu também sou engenheiro e conheço o GEIPOT.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tudo bem, nós ouvamos o GEIPOT aqui. E por isso, V. Ex.^a deu a entender que essa estimativa do GEIPOT foi irresponsável e quero defender essa estimativa porque...

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex.^a está falando por mim. Eu não disse que era irresponsável, mas que queria ver onde estava o milagre. É bem diferente de dizer que foi uma estimativa irresponsável.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Quero saber onde está essa diferença, porque realmente há uma diferença nesse cálculo do GEIPOT e o custo da ferrovia; em mais de 60%. Então, quero saber, e daí a importância de saber porque de manhã o Presidente da VALEC não respondeu.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas, eu quero. Por isso é que V. Ex.^a deu a entender que essa estimativa do GEIPOT foi irresponsável, e quero defender a estimativa do GEIPOT porque...

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex.^a está falando por mim. Não disse em momento algum que era irresponsável. Disse que queria ver onde estava o milagre. É bem diferente de dizer que foi uma estimativa irresponsável.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Queremos saber onde é que está essa diferença, porque realmente há uma diferença nesse cálculo do GEIPOT e o custo da ferrovia de mais de 60%. Então, queremos saber. Daí a importância de, se V. Ex.^a me permite apenas, sabermos, porque de manhã o Presidente da VALEC não respondeu.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas foi eu quem disse que quero saber. Eu é quem quero ver, estou certo que o GEIPOT não trará aqui o orçamento de custo que deu, 1,4 bilhão de dólares numa estrada que foi orçada agora por 2,4 bilhões de dólares.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas V. Ex.^a devia torcer para que o GEIPOT estar certo, porque ganharíamos 1 bilhão de dólares, nós povo, contribuinte.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex.^a está inteiramente por fora, não está compreendendo o que estou dizendo. Está sonhando com outra coisa. Acho que o Professor Stanley Baptista está me entendendo. Quero ver assinada pelo GEIPOT, pelos seus técnicos, um orçamento de custo real, no dia de hoje, dessa estrada no valor de 1,4 bilhão de dólares. Não vou duvidar se ele me apresentar. Não vou duvidar e nem vou contestar. Eu quero é ver para poder comparar ao outro. Não posso me basear em estimativa, nem em preliminares.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Só estou dizendo que devemos torcer para que o GEIPOT esteja certo. É economia para o País. V. Ex.^a está torcendo pela alternativa mais cara.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não, não estou aqui em jogo de futebol para torcer. Estou aqui numa realidade. Quero é ver os dados para comprovar um escândalo que ainda não foi comprovado. E acredito que o GEIPOT não tenha trazido esses estudos aprofundados do orçamento-custo no dia de hoje, para que eu possa comparar com aquele que foi lançado na concorrência e foi vencida. A não ser o que o Professor Stanley Baptista me afirme agora que o preço base foi superestimado. É a pergunta que faço.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não, Senador. Permita-me colocar um pouco antes ao invés da resposta à pergunta final colocada por V. Ex.^a Não tenho o orçamento aqui, mas posso antecipar algumas coisas e desde já fazer o compromisso de fazer o orçamento para a CPI, sobre o qual nós trabalhamos. Mas eu poderia antecipar algumas coisas em cima desse 1,4 bilhão de dólares, que se pegarmos o número completo é 1,490 qualquer coisa bilhão de dólares, é 1,4 em números redondos.

O estudo do GEIPOT feito à época foi para fins comparativos das várias alternativas da ligação Norte-Sul. Trabalhando num período de três e meio sobre escarpas de escala de 1:1.000.000 e escala de 1:100.000, usando as informações disponíveis à época de outros órgãos que constam do trabalho devidamente registrados, que são o PRODIAT, a Sudene, a Portobrás, o GEIPOT e parece que tem mais um que não recordo agora, parece que a Sunamán e daí chegou a número médio do valor de 1 milhão de dólares por quilômetro de ferrovia, considerando também o traçado que o GEIPOT tinha feito opção, por ele em

um terreno quase pleno, muito pouco ondulado, sobrejo qual se obteve uma extensão menor do que aquela que está sendo trabalhada pelo Valec, em cima de uma superestrutura de bitola métrica, quando hoje se projeta uma estrutura de bitola larga, de 1,60 metro, e partindo de uma demanda que era aquela existente à época do início da construção, e que se previa e que se projetava e que crescerá gradualmente ao longo de 35 anos, e que à média que tal ocorresse se faria o necessário investimento para assegurar o transporte, melhorando por exemplo, o trilho de 35 para 47, para 55, etc., e não partindo, de início, de uma ferrovia tipo ferrovia do aço, com raio de mil metros, rampa de meio centímetro, e jogando o dinheiro da Nação fora.

Desculpem-me prezados Srs. Senadores, mas é o temperamento nordestino que me leva a tais excessos.

Então, foi em cima desse tipo de estimativa e de concepção que o GEIPOT, trabalhou com esses números. Nós traremos a prova desses números, nós não...

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Eu só queria concluir, por favor, Senador.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Diante das condições que V. Ex^a projetou, os outros partem com outro tipo de trabalho, claro que tem que dar preço superior. O que eu perguntei é se nas condições de hoje, tal como foi colocado em concorrência pública, se o GEIPOT acha que pode fazer por 1,4 bilhão de dólares essa estrada de ferro. São as condições em que a VALEC lançou em concorrência.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — V. Ex^a me permite concluir? Quanto aos custos que foram lançados na concorrência, que chega a cerca de 2,4 bilhões de dólares, a Valec, até onde estou informado — e confesso que não acompanhei isso, até onde estou informado, é um pecado que confesso e justificarei na oportunidade em que me for feita a pergunta — eles trabalharam já em cima de um anteprojeto feito em escalas muito menores que a nossa, 1:10.000, em cima de um traçado que não é o nosso, e em cima de uma bitola que não é a nossa.

O SR. RUY BACELAR — (Inaudível. Fora do microfone.)

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Próxima à Belém—Brasília. Bem próxima à Belém—Brasília.

O SR. RUY BACELAR — (Inaudível. Fora do microfone.)

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Exatamente.

Quero pedir encarecidamente aos Srs. Senadores desculpas pelos excessos. Coloquem nos termos o sentimento nordestino.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex^a não está se excedendo. V. Ex^a está esclarecendo e muito bem esclarecido. V. Ex^a está dizendo que o orçamento feito pelo GEIPOT não acompanha o traçado em que o GEIPOT se baseou para fazer o orçamento de 1,4 bilhão de dólares, que aumentou os raios ou que fez uma superestrada, é a que V. S^a se referiu jogando o dinheiro da Nação fora.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Uma estrada européia.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Uma estrada européia, mas não precisa ser européia, pode ser mesmo americana ou russa.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não, os americanos têm economia, na Rússia também.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não, não. Há grandes estradas na Rússia. Eu as conheço, e já andei em todas elas, nas da Rússia, nas dos Estados Unidos. Tive a honra de andar em todas elas, inclusive na grande estrada que nós temos, que é a estrada de Carajás. De maneira que V. Ex^a não está falando nem com um leigo, nem com um homem que apenas está dizendo aqui o que leu, mas o que leu e o que viu.

Então, vejo que fica tudo explicado, é que o Senador Affonso Camargo omite o que é sério. O que é sério é aquilo que ele disse.

O SR. AFFONSO CAMARGO — E o que eu disse que não é sério?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não, o que V. Ex^a diz é que foi orçado nas mesmas condições do projeto...

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não, eu não disse isso. Não, eu não falei isso.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex^a disse ao Relator, que 1,4 é 1 bilhão de dólares de diferença...

O SR. AFFONSO CAMARGO — Tudo que eu falei aqui é muito sério, Senador...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Disse que tem um orçamento do GEIPOT, esse orçamento não existe, existe uma estimativa. Estimativa não é custo de obra.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Será que V. Ex^a não compreendeu a seriedade de tudo que o Sr. Stanley Fortes falou aqui?

O SR. ALEXANDRE COSTA — S. S^a é meu vizinho, sou de Caxias do Maranhão e S. S^a é dali do Piauí. Somos velhos conterrâneos, conhecemos de perto.

V. Ex^a não precisa fazer nem intriga, nem elogio, deixe comigo isso.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex^a percebeu a comparação mais do que preocupante que S. S^a fez, com que ferrovia ele comparou? Com a Ferrovia do Aço — essa que ficou parada durante anos.

O SR. ALEXANDRE COSTA — E o que que tem? E V. Ex^a, quando foi Ministro, tocou?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Encontrei ela parada.

O SR. ALEXANDRE COSTA — E tocou?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Procuramos dar uma solução.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Pergunto se tocou ou não tocou?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não tocamos, porque não havia recursos do Governo para tocar.

O SR. ALEXANDRE COSTA — E em que tocou? Sei bem que V. Ex^a tocou a duplicação da Via Curitiba—Ponta Grossa, não por concorrência pública. Deu ao Estado para fazer, e a de Arme-

leiro, também no Paraná, não por concorrência pública, também a fez conveniado com o Estado.

O SR. AFFONSO CAMARGO — E no Maranhão também, em Goiás também.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex^a que deu, está confessando que deu. Logo, entende pouco de concorrência pública, porque quase não fez...

O SR. AFFONSO CAMARGO — E quem entendeu é a VALEC.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Fez tudo de convênios, às vésperas eleitorais. É muito fácil convênio às vésperas eleitorais quando os governadores pertencem a gente.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Porque eu não gosto de lidar com empreiteiras, Senador.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Quase não tenho pergunta a fazer, S. S^a esclareceu tanto, que esgotou, não tenho mesmo o que perguntar. Um trabalho imenso, muito bem-feito. Queria mesmo dirimir essas duas dúvidas que ficaram aqui na escuridão, pela manhã. S. S^a não trouxe o Código Penal para não colocar ninguém na cadeia e assinou, aqui, o Presidente Dr. Stanley, eximindo-se de culpabilidade ou de má fé. No seu relatório, a VALEC apenas diz que houve irregularidades...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavour) — Apenas? Apenas irregularidades, apenas?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas V. Ex^a leia, é o que está escrito, se quiser me dar tempo, eu leio.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavour) — Irregularidades significa desobediência às leis, Senador.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas irregularidades que não constituem ilícito. Irregularidades, todos nós praticamos, nobre Senador. Pratico eu, pratica V. Ex^a, praticamos todos nós. Quero saber se é a má fé ou se é ilícito. Nós não somos santos, absolutamente. Todos nós erramos. O que se precisa saber no erro é se há má fé, se há a intenção, o dolo. Mas o Presidente do GEIPOT exime-se de dolo aqui, assinando com seis companheiros da Comissão encarregada do inquérito da concorrência pública. A Comissão de Inquérito não frisou apenas a concorrência, mas a superestimação do preço base, onde estaria incluída na concorrência.

O relatório não diz nada, não diz se houve superestimação do preço base e poderia ter dito, porque fazia parte do encargo a que foi destinado.

Essa é a realidade, está aqui. Se tempo houver, vamos ler. A leitura não interessa ao Senador Affonso Camargo, porque S. Ex^a é contra, é contra não à Ferrovia, é contra não a concorrência, S. Ex^a é contra o Governo.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex^a não pode afirmar isso, nobre Senador.

O SR. ALEXANDRE COSTA — E esse País é um país em que quando não se gosta de alguém, quando não se gosta de Governo, que as ferrovias, as rodovias, os técnicos sejam acusados, vá para o Código Penal, não sejam realizadas as obras...

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex^a me citou nominalmente... V. Ex^a está faltando com a verdade, porque o Cel. Stanley é testemunha que esse

tratamento e as preocupações que tenho com a Ferrovia Norte-Sul, eu as tive exatamente iguais com a Ferrovia da Produção, que seria feita totalmente no meu Estado, integralmente no meu Estado, então eu pedi para fazer viabilidade econômica...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não vou dizer que V. Ex.^a faltou com a verdade, vou dizer que V. Ex.^a está mentindo, porque sou homem mais franco. V. Ex.^a está mentindo, porque é sua prática mentir, desde que lhe interesse, sempre foi a sua conduta, tanto na sua terra como aqui dentro, no Senado da República.

Sr. Presidente, agradeço a V. Ex.^a a generosidade. V. Ex.^a, Cel. Stanley, cumprimento-o pelo seu trabalho, pelas suas opiniões, por toda contribuição que trouxe para elucidar esse caso. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Com a palavra agora o Senador Mauro Borges, para fazer as perguntas ao Dr. Stanley.

O SR. MAURO BORGES — Quêro tecer alguns comentários sobre a excelente e brilhante palestra que nos fez o Dr. Stanley.

Quando se falou inicialmente, preliminarmente nas opções, nos corredores, falou-se no São Francisco. Queria apenas de passagem abordar uma outra falta de planejamento total deste País, que nos levou até a fazer uma sugestão constitucional que nos pudesse fazer em grandes rios navegáveis, projetos isolados. Tem que fazer, pelo menos, um projeto global de aproveitamento múltiplo-integrado e depois sucessivamente, à medida das necessidades, se irão construindo as obras.

A usina de Xingó, que está contratada agora, é um crime. Não tem nada referente à eclusa, não tem irrigação, não se prevê nada na região seca como o Nordeste. Numa área de acumulação como aquela, não se fala em irrigação, não se fala em proteção do meio ambiente, não se fala em nada, só se fala em aproveitar a capacidade de produção hidroelétrica.

Quero ressaltar isso, porque é um crime que se faz contra o País.

Com relação à hidrovia, tem-se falado aí seguidamente no trecho Santa Isabel a Aruanã. Realmente é o trecho mais fácil de se fazer, mas a previsão vai mais acima, mais talvez uns 300 km ou mais, até Araguaiana, naturalmente tendo que se fazer algumas usinas eclusadas, mas ela irá bem mais acima, talvez atinja um paralelo que passa ao sul de Brasília. Isso é muito importante, porque no plano de Viação anterior — o último plano aprovado — falava-se na ligação de Goiânia a Araguaiana, aí só se fala em Anápolis, Goiânia está com a ferrovia pronta até lá em condições de traçado melhor que aquelas que vão de Leopoldo Bulhões a Anápolis.

De maneira que é preciso incluir Anápolis — não por questões de bairrismo, sou goiano: Anápolis ou Goiânia é a mesma coisa. Devo ressaltar que em Goiânia já há um traçado moderno e há uma previsão, um estudo já feito, V. S.^a deve ter conhecido o engenheiro Ciriádio que fez o estudo até Araguaiana.

E também nesta questão de Aruanã a Anápolis, já há uma estrada asfaltada de primeira classe de Goiânia a Aruanã. Quer dizer, numa primeira etapa, pode-se utilizar o trecho asfaltado, depois,

então, se fosse o caso, far-se-ia a ferrovia. Mas acho que a ferrovia deveria ser feita mais ao sul, possivelmente fazendo uma conexão com a Leste/Oeste.

Com relação ao desenvolvimento integrado que o Sr. fala da necessidade de não considerar o problema só da construção da ferrovia, porque isso poderia demorar muito tempo para que ela pudesse ser auto-suficiente, ou pelo menos não desse prejuízo. Realmente, é preciso que se faça um plano integrado. Nos Estados Unidos, naquela época de crise, quando era inoportuno fazer qualquer obra, eles fizeram TVA — Tennessee Valley Authority — que foi um estudo em conjunto que vivificou a região atrasada, das piores dos Estados Unidos, e que hoje é uma das regiões prósperas — construíram inclusive a grande represa de Bimverdan (?)

Agora, realmente a conquista do cerrado, que é a região mais promissora, hoje, para o desenvolvimento da nossa agricultura, porque as regiões tradicionais produtoras de grãos, no Rio Grande, Santa Catarina e no Paraná, são regiões que já utilizaram a maior parte das terras disponíveis. O apelo seria não da ampliação da agricultura, mas sim da ampliação da produtividade. É no nosso caso aqui creio que seria mais fácil, a conquista de novas áreas na região do cerrado, áreas planas, fáceis de mecanizar, com bastante água, enfim com condições de colocação, perante o País, numa posição geoeconômica muito mais favorável que o Sul.

O Governo teria que, realmente, fazer uma opção para o desenvolvimento dessa região e teria que começar fazendo a opção pela agricultura, que não se tem, porque nós não temos nem sequer uma política agrícola ainda, e isso foi discutido demasiadamente na Comissão de Política Agrícola e Fundiária e Reforma Agrária. Não se pode nunca pensar em reforma agrária sem que antes haja uma política agrícola que justifique as atividades no campo.

É fundamental a opção pela agricultura e, naturalmente, um planejamento e a irrigação. Essa região nossa, aqui do Planalto Central, é uma das regiões que mais favorece a irrigação do País não só pela abundância de águas, de grandes barragens, como também o clima, porque estamos vivendo exatamente nesta fase; muito sol durante o dia, estamos em pleno inverno; não chove, tudo facilita para a irrigação e iria nos dar a oportunidade de fazer duas e até três safras. A reforma agrária, evidente, seria um corolário disso tudo.

A questão da eletrificação também, sobretudo da eletrificação rural. Seria um rol de providências que teria de ser falada, para que houvesse esse desenvolvimento integrado da região.

De maneira que, nós estamos inteiramente de acordo com a visão de V. Ex.^a e não basta apenas fazer a ferrovia, é preciso fazer realmente um plano de desenvolvimento conjunto da região.

Para terminar, eu gostaria de sugerir ao presidente da Comissão que, ou o próprio Dr. Stanley, que fez com tanto brilhantismo a sua exposição, ou alguém da Portobrás, fizesse uma exposição também do PRODIAT, custo da implantação da hidrovia do Araguaia ao Tocantins em um, dois, ou três estágios. Um estágio preliminar, digamos, uma hidrovia de segunda classe, ou de terceira classe, e que depois até chegar ao ponto de uma

hidrovia de primeira classe. É muito importante que estabeleça as comparações. Não que uma exclua a outra. Já tive a oportunidade de dizer hoje aqui que realmente o que está se pensando fazer, ou que pelo menos está embutido nesse conjunto de pensamentos, é abertura de uma nova frente para o País, os portos de Belém, os portos de São Luiz e temos que pensar em utilizar não apenas uma via, mas a três vias: rodoviária, ferroviária e hidroviária.

Era exatamente essa a intervenção que eu queria fazer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Continuando, vai usar da palavra agora o Senador Ruy Bacerlar, a quem dou a palavra.

O SR. RUY BACELAR — Sr. Presidente, em relação às perguntas feitas pelos eminentes Senadores, é de importância fundamental para que nós outros possamos também formular algumas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tenho a impressão que o Dr. Stanley respondeu às perguntas que foram feitas. Agora, o eminente Senador Mauro Borges fez uma exposição e não fez pergunta.

O SR. RUY BACELAR — Fez perguntas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não ouvi nenhuma. V. Ex.^a tem a palavra e faça as perguntas que achar conveniente agora, aproveite a oportunidade.

O SR. RUY BACELAR — Agradeço a V. Ex.^a, eminente presidente desta Comissão, e quero saudar o eminente professor e amigo, Coronel Stanley, Presidente do GEIPOT e Presidente de outros órgãos, que muito trabalho tem realizado por este Brasil e que merece a consideração de toda Nação brasileira.

Acho que vim aqui mais aprender do que perguntar, mas pelo depoimento do eminente presidente, nos faz crer que a solução ideal para esta área do País seria uma combinação, integração de várias modalidades de transportes: hidroviário, rodoviário e ferroviário. Entretanto, é bom que se diga que a hidrovia tem, com a cabotagem, primazia nos transportes. Depois, logo de imediato, vem a ferrovia, que foi o fator de integração, do desbravamento, do descobrimento, do desenvolvimento e por último, nós temos a rodovia, que até o presente momento ninguém negar, que é o transporte de porta em porta, de casa em casa, e é esse que integra, é esse que leva, que induz ao desenvolvimento. A ferrovia, não tenho dúvidas, que no próximo século e à maneira que o mundo for se desenvolvendo, for crescendo, será o transporte ideal, ninguém tem dúvida nisso, eu não tenho de maneira alguma.

Entretanto, no Brasil, principalmente nessa área que se quer desenvolver — Tocantins/Araguaia, o que liga o Maranhão, Pará a Brasília, o Oeste do Brasil — no meu entender, a ferrovia tem que ser resposta do desenvolvimento, não o fator que induzirá a esse desenvolvimento. Acho que a ferrovia virá posteriormente a uma resposta desse desenvolvimento, porque está se processando lá. Prova evidente disso é que V. Ex.^a, eminente presidente do GEIPOT, diz com muita sabedoria, que para essa obra ferroviária se torne atrativa para

o setor privado, necessário se torna investimento a fundo perdido, por parte do Governo, necessário se torna um programa infraestrutural, por parte do Governo, no setor da agricultura e em vários setores, para que haja uma produção, a fim de que essa ferrovia se torne, no momento, necessária.

Isso foi o que pude depreender, foi o que pude entender da exposição de V. Ex.^a, através desse depoimento, desse relatório. Mas, algumas dúvidas ficaram em relação a essa ferrovia, não para o momento, mas para o futuro, quando ela for implantada — que acredito que será daqui a cinco anos, a dez anos, não será em 1988, nem 1989 — isso é sonho, é ilusão, é utopia, no meu modo de pensar, de entender, porque acho que, apesar de ser uma decisão política, nosso grande Presidente, Dr. José Sarney, há de entender, de compreender que não é obra que a região está a exigir esse sacrifício de todo o País, no momento.

Mas, ficam algumas dúvidas: qual é mais importante, quando for realizada, concretizada, para a região do Oeste brasileiro? Será a Norte-Sul, onde já existe uma paralela a essa futura ferrovia, onde já existe uma hidrovia, que, com pouco dinheiro — creio que com 400 milhões de dólares — torna navegáveis mais de 2.300 quilômetros com a barragem ou a eclusa de Tucuruí II. E a necessidade premente de se construir Santa Isabel, por uma questão energética, porque em determinados períodos do ano, acredito que Tucuruí II só irá funcionar com a Barragem de Santa Isabel. Então, será investimento necessário e urgente de ser feito pela área de Minas e Energia. Além da via hidroviária, há o problema de irrigação, de piscicultura e outros que irá trazer.

Mesmo assim, pergunto-lhe: a Ferrovia Leste-Oeste, partindo de Porto Velho, Vilhena, Cuiabá, atravessando Goiás, Brasília, pegando uma grande extensão de Minas Gerais, varando a Bahia, indo a Campinas, não será essa a ferrovia mais necessária no momento? Não irá economizar quase setecentos quilômetros, em relação à produção e ao transporte da produção, em relação ao Porto de Itaqui, no Maranhão, em relação a Campinas? Se não me falha a memória, são 2.150 quilômetros, partindo de Brasília, à interseção com a Ferrovia Carajás até o porto, ao passo que, de Brasília a Campinas, são 1.421 quilômetros, onde já existem trechos ferroviários prontos, implantados. Então, há um alongamento na produção de 700 quilômetros.

O Ministro dos Transportes disse que, chegando a Itaqui, é mais fácil transportar o minério como transportar os grãos, via cabotagem, para outros países do mundo. Entretanto, no meu modo de pensar — e o Ministro também disse — o maior custo é no setor interno, não no externo, porque aí já é via cabotagem e é muito mais barato do que via ferroviária ou rodoviária, sem levar em consideração a via hidroviária, cujo custo é tão barato quanto o sistema de cabotagem.

Não vou levar nem em consideração o problema da hidrovia e da ferrovia, porque, no meu modo de entender, a hidrovia está muito além da ferrovia. E transportar carga a granel, com mil ou dois mil quilômetros em ferrovia, quando existe a possibilidade de vias navegáveis disponíveis, no meu entender é a subversão dos transportes, o que é inadmissível em países demo-

cratas e desenvolvidos. Acredito que V. Ex.^a, como grande técnico que é, não pode pensar muito diferente. Mas, já falo em relação à Leste-Oeste e à Norte-Sul. No momento, qual a mais importante para o Brasil?

Essa uma das perguntas que eu gostaria de fazer a V. Ex.^a Logo depois, far-lhe-ei outras em relação à licitação e ao inquérito que V. Ex.^a presidiu, pela Portaria nº 277, de 14 de maio de 1987, do Sr. Ministro dos Transportes.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não seria interessante fazer de uma vez todas as perguntas, para que fossem respondidas seguidamente?

O SR. RUY BACELAR — Em assim fazendo, daria uma confusão muito grande.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O que quero é evitar confusão.

V. Ex.^a tem a palavra para responder à primeira pergunta.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

Dei-lhe a palavra e perguntei se queria ser interrogado, durante o depoimento ou se queria falar de uma vez e depois se sujeitasse às perguntas. É o que estamos fazendo.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Prezado Senador Ruy Bacelar, sobre a colocação Leste-Oeste versus Norte-Sul, lamento por não ter posição. Aqueles cinco corredores estratégicos que foram colocados há pouco numa transferência, hoje, passado um ano, dentro do novo programa de desenvolvimento do setor de transportes, que vem sendo conduzido pelo Ministério, com o apoio do Geipot, esses corredores se desdobram, são da ordem de quinze. Nesses corredores, onde estamos trabalhando —, e também no Araguaia-Tocantins não paramos de trabalhar, estamos trabalhando em todos eles — o Geipot ainda não tem uma posição firmada sobre cada um deles e muito menos uma definição de prioridade entre eles. Lamento não ter condições de responder.

O SR. RUY BACELAR — O Geipot adquiriu a Valec. É verdade? Pelo que me consta, o Geipot, juntamente com a Portobrás, adquiriu a Valec.

Gostaria de saber se é verdadeira essa afirmação e quanto custou essa transação?

Segundo, V. Ex.^a sabe quanto já se gastou com estudos, consultoria, viabilidade econômica, projetos de engenharia, etc., na Ferrovia Norte-Sul? É o Geipot ou o Ministério dos Transportes que está pagando esses gastos com a ferrovia?

Fiz uma pergunta ao presidente da Valec e gostaria de fazê-la a V. Ex.^a, que presidiu o inquérito administrativo. Ninguém tem dúvida, a Nação inteira tem conhecimento, o próprio Presidente da República declarou que já tinha conhecimento das irregularidades na concorrência ou na licitação da Ferrovia Norte-Sul, antes que os jornais revelassem aquele escândalo. Perguntei ao presidente da Valec se a irregularidade partia da Valec ou das empreiteiras, ou de ambas. V. Ex.^a considera lícito que essa empreiteiras, se cometeram alguma irregularidade, continuem participando privilegiadamente dessa nova concorrência, onde foram divididos os dezoito trechos, já como carta marcada para as dezoito empreiteiras que ganha-

ram na primeira concorrência, regular ou irregularmente, e mais cinco trechos que estão a exigir capital inferior aos 400 milhões das dezoito grandes empreiteiras do País e onde deverão participar empresas e mais empresas com capital de 100, 200, 300 milhões?

É lícito, é lógico, e onde deverão participar empresas e mais empresas com capital de 100, 200 ou 300 milhões ou coisa semelhante. Então, é lícito, é lógico, é justo, é sério, irregularidades houve, não tenho dúvida, todos sabem. Essas empresas continuam numa posição privilegiada em relação a tantas outras que aí estão e infelizmente não participam por não possuírem capital tão avantajado, de 400 milhões.

São essas as perguntas que faço a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra a V. Ex.^a para responder às perguntas.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Primeira pergunta das que registrei, Sr. Constituinte: o Geipot adquiriu a Valec? Sim, por 9 mil cruzados, através de uma exposição de motivos feita pelo Sr. Ministro dos Transportes, Ministro das Minas e Energia, aprovada pelo Presidente da República, onde foi esquematizado através dessa exposição de motivos a transferência da Valec, do Ministério das Minas e Energia para o Ministério dos Transportes. Por decisão do Ministro dos Transportes, em caráter de transição, estimado num período de 90 dias, o Geipot, e a Portobrás assumiram a Valec, até que, através de um novo instrumento legal, provavelmente um decreto, a Valec passaria a ficar vinculada diretamente ao Ministério dos Transportes, à semelhança do que acontece com outras empresas que são vinculadas diretamente ao Ministério dos Transportes.

Enquanto decorria, e decorre, esse período de tempo, vez que a exposição de motivos é de 21 de janeiro, salvo engano, e o decreto que determinou a formalização da passagem do Ministério das Minas e Energia para o Ministério dos Transportes é de 20 de maio. Nesse intervalo de tempo, o Ministério dos Transportes assinou com a Vale do Rio Doce continuaria a manter a Valec, assumindo as despesas iniciais que ela excessasse e seria reembolsada pelo próprio Ministério dos Transportes, até que ocorresse a formalização da passagem e que, então, a Vale do Rio Doce reembolsada das despesas efetuadas e as despesas da Valec passariam a ser feitas por ela, que a partir de então teria autonomia para fazê-lo.

Esse foi o esquema montado pelo Ministério, é o esquema que está em vigor e que estamos na etapa final, diríamos assim, onde já se elaborou uma minuta de escritura pública, na qual o Geipot transfere suas ações à União, representada pelo Ministério dos Transportes, e deixa de participar formalmente da Valec, vez que, de fato, não participou, mesmo na fase de transição. Parece-me que responde às indagações de V. Ex.^a, no que diz respeito à participação do Geipot na Valec e no quanto já gastou.

Faltou uma informação: Quanto já aplicou até agora? Não acompanhamos o controle desse convênio do Ministério dos Transportes, consequentemente, também não tenho condições de responder quanto já foi gasto.

À segunda parte da pergunta, consulto a V. Exª, Sr. Presidente, pois lamentavelmente, fruto desse meu temperamento um tanto azougado, não me fiz claro, mas realmente não abordei a segunda parte da minha colocação perante a Comissão, que dizia respeito ao problema da concorrência, que até disse que não colocaria como Presidente do GEIPOT, mas como Presidente de uma comissão de sindicância, e lhe pediria não mais do que 8 minutos, marcados no relógio, para fazer uma colocação em relação a esse problema...

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Presidente, permita-me, pela ordem? (Assentimento do Sr. Presidente.) Ficou claro, pela sua colocação inicial, que a exposição de V. Sª teria duas partes: a primeira, especificamente sobre a questão da viabilidade de custo da ferrovia, e a segunda parte seria acerca das irregularidades que levaram à anulação da concorrência. Então eu pediria, já que estamos tratando da primeira parte, que o nobre Presidente desta CPI desse um tempo a V. Sª depois de esgotado esse primeiro assunto. Acho que esse método facilitaria melhor o nosso trabalho, e é nesse sentido que depois da exposição de V. Sª, da segunda parte, teríamos uma rodada também de perguntas acerca desse assunto. Colocaria à Mesa esse pedido.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Realmente há uma interpretação falha, que S. Sª teve 40 minutos para fazer a exposição que quisesse e que entendesse, não foi perturbado por ninguém, se não usou dos 40 minutos, por qualquer circunstância, não deu tempo e não o fez. Então, essa questão de dividir em duas partes não procede. Quando S. Sª foi falar teve 40 minutos para fazer a exposição geral e não quis ser interrompido por ninguém, isso aconteceu e assegurei-lhe os 40 minutos. Agora pergunto: Constituinte Ruy Bacerlar, V. Exª já terminou as perguntas?

O SR. RUY BACELAR — Já agora estou esperando a resposta e acho que o eminente Presidente do GEIPOT poderá aproveitar para fazer a explanação sobre essa participação que ele teve. Acho que é de uma importância fundamental, são somente 8 minutos, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tenho a impressão de que ele já respondeu às perguntas de V. Exª, mas vou conceder a ele não 8 minutos, vou dar 10 minutos, marcados aqui. V. Exª tem a palavra, por 10 minutos.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — O Jornalista Jânio de Freitas — segundo se infere do artigo denúncia publicado na **Folha de S. Paulo** de 13 de maio, por ele assinado — chegou ao resultado antecipado dos 18 vencedores, em face do conluio geral que afirma ter existido, inquinando assim a concorrência pública da Ferrovia Norte-Sul.

A Comissão que presidi teve o seguinte procedimento: examinou documentação (transparência 14 e 14-A), que permitiu que fosse alinhada essa sequência de eventos que aí está projetada nessas transparências. Esses eventos são importantes, porque da sequência deles poderemos tirar algumas ilações. Ficará aí projetado e poderá ser acompanhado, enquanto isso, diria que, após examinar essas documentações, ouvimos 21 pessoas, por dirigentes da VALEC ou Comissão julga-

dora da VALEC, 28, e 21 empresas que participaram. Dos depoimentos dos dirigentes da VALEC retiro o seguinte: a licitação foi autorizada pelo Presidente, a responsabilidade direta pela elaboração do processo coube ao Diretor de Engenharia; o Diretor-Presidente acompanhou o desenrolar dos trabalhos mediante informação recebida do Diretor de Engenharia. A decisão de divulgar a pontuação obtida na pré-qualificação, antes do recebimento das propostas técnicas e comercial foi tomada pelo Diretor de Engenharia com o conhecimento do Diretor-Presidente. O direcionamento das firmas, em favor deste ou daquele lote, que lhes fosse mais interessante geograficamente, poderia ter resultado da comunicação despoimento dos dois dirigentes da VALEC.

O depoimento da Comissão julgadora disse o seguinte:

O coordenador da Comissão foi consultado e opinou favoravelmente à divulgação dos pontos obtidos pelas empresas antes da proposta ser entregue por elas. E mais, a divulgação da pontuação obtida na pré-qualificação poderia facilitar a escolha, por parte das empresas, do lote mais compatível com as suas condições.

Do depoimento das 21 empresas, segundo eles, nenhuma empresa pré-qualificada, inclusive as duas perdedoras e a única que não ofereceu propostas, apresentou protesto ou fez restrições aos atos e procedimentos da VALEC. Ainda segundo eles, o conhecimento da pontuação obtida na pré-qualificação permitiu o natural posicionamento das empresas em relação ao valor e ao volume dos serviços, direcionando aquelas de maior porte para os maiores lotes, e os de menores portes para os menores lotes.

Posicionamento da Comissão que presidi:

No que diz respeito ao Decreto-Lei nº 2.386, o princípio da publicidade foi respeitado pela Valec, o princípio da probidade foi respeitado pela Valec, o princípio do julgamento objetivo foi respeitado pela Valec.

No que diz respeito ao princípio da vinculação ao instrumento convocatório, a Comissão convenceu-se de que, não obstante a objetividade dos critérios, a comunicação da pontuação aos que se candidataram à pré-qualificação, em 27 de março, não correspondeu às instruções contidas no Edital de Pré-qualificação, uma vez que o item 6 estabelecia que os pré-qualificados deveriam ser, apenas, declarados habilitados ou não, sem qualquer classificação. Embora a divulgação da pontuação tenha sido feita no próprio texto do edital da concorrência, através do Aditamento nº 1 que incluiu nas instruções da carta-convite a relação das notas atribuídas a todas as licitantes na pré-qualificação (Anexo III — folhas 115), a Comissão de Sindicância entende que a divulgação da referida pontuação contribuiu para direcionar as empresas em relação aos lotes. A divulgação da pontuação, porém, é justificada pelo Coordenador da Licitação, que, em seu depoimento de folhas 41, declarou "que os critérios de pré-qualificação foram fixados pelo declarante; que o exame dos documentos de pré-qualificação foi feito pela equipe da diretoria de engenharia e que, posteriormente, constituiu a comissão julgadora da concorrência; que a pontuação resultante da aplicação dos critérios acima também foi feita

pelo declarante; que os critérios acima também foi feita pelo declarante; que os critérios de pontuação foram definidos após a publicação dos editais de convocação para a pré-qualificação, pelo próprio declarante e com o objetivo de permitir uma avaliação o menos subjetiva possível... Que não foi feita a ata relativa a pontuação, mas sim enviada comunicação a cada um dos licitantes dizendo do resultado por ele obtido; que a comunicação da pontuação individualmente a cada firma teve por objetivo demonstrar a lisura da avaliação feita pela Valec e possibilitar que a interessada fizesse a sua conferência, não acreditando que tal pudesse servir para entendimento entre as empresas licitantes, pois, dificilmente, seria dada credibilidade à informação de uma pelas demais...". Todavia, a Comissão reconheceu que, em face da já registrada transparência dos atos praticados pelos responsáveis pela licitação, tal procedimento, se por um lado extrapola as instruções do Edital de Pré-qualificação, de outro lado induz ao convencimento de que não teria havido conluio geral. Aliás, a denúncia de conluio geral, sugerida pelo jornalista, esbarraria neste e no princípio anterior. Em verdade, a hipótese de combinação geral só se justificaria se, no julgamento das propostas houvesse prevalecido critérios subjetivos. Tal não ocorreu, vez que, da instrução probatória, resta cristalino que os critérios previstos no Edital foram de indiscutível objetividade.

V — PRINCÍPIO DA FORMALIDADE

A Comissão verificou, e não é dispendioso repetir, que, no exame da documentação apresentada pela Valec, não houve uma atuação formal do processo licitatório, ainda que houvesse respeito quanto à formalidade dos atos principais da licitação. A sucessão ordenada de atos, como já repetidas vezes ficou registrado, não obedeceu a uma atuação formal do processo licitatório, e outros defeitos de menor relevância, anotados pela Comissão de Sindicância e que possam ser apontados na formalização dos atos e documento da Concorrência, ainda que possam caracterizar-se como omissão ou irregularidade, ou mesmo terem acarretado risco, não causaram prejuízos aos licitantes, à Valec e, de modo geral à Administração Pública, nem interferiram no resultado da mesma Concorrência. Aliás, é regra dominante nas licitações públicas, que não se deve ser formalista a ponto de fazer exigências que causem prejuízos à Administração e aos concorrentes. Todavia, vista a atuação à luz da legislação vigente, o procedimento licitatório será iniciado com a abertura de processo administrativo, devidamente autuado, protocolado e numerado (art. 31, **caput**, do Decreto-Lei nº 2.300/86). Isto, efetivamente, não ocorreu no procedimento licitatório para a execução das obras de infra-estrutura da Ferrovia Norte-Sul.

V — PRINCÍPIO DA IGUALDADE

A igualdade entre os licitantes, por sua vez, é princípio irrelegável da licitação. Por ele se entende que não pode haver procedimento licitatório com discriminação entre os seus participantes. Mas, é preciso lembrar que tal equidistância deve ser estabelecida entre a Administração e os licitantes, não entre os licitantes entre si. Com efeito, entre os licitantes, em razão do porte econômico de cada um, da quantidade de equipamento que possuem, de seu quadro técnico, estes podem se colocar em condições mais ou menos vanta-

josas para a realização do trabalho que pretendem executar. O conhecimento de sua pontuação e da pontuação dos demais licitantes, no entender da Comissão, possibilitou a cada licitante capacitar-se a determinados lotes que, pela sua localização, exigência de equipamento e dimensões, amoldava-se aos seus interesses. Isto, aliás, foi reconhecido pelo Coordenador da Licitação, ao afirmar em seu depoimento de folhas 42 que o conhecimento antecipado da pontuação das licitantes poderia ter possibilitado um direcionamento das firmas, em favor deste ou daquele lote, que lhe fosse mais interessante geograficamente. A análise deste princípio será feita logo a seguir.

RESULTADO DA CONCORRÊNCIA

Atestada, no curso das averiguações, a observância da mais completa lisura nos procedimentos de entrega, abertura e julgamento das propostas, os resultados foram os melhores que ofereceram a redução máxima sobre os "preços-base" estabelecidos.

Cabe observar, todavia, que, pelo menos, as três últimas pré-qualificadas, uma das quais nem chegou a apresentar proposta, entraram no processo em desigualdade de condições com as anteriores, devendo-se isto à classificação decorrente do processo anterior de pré-qualificação.

A pontuação estabelecida para efeito de desempate (critério do Edital, item 10.4, letra "e") levou que as firmas pudessem ser colocadas em classes distintas, limitada cada classe pelo diferencial de 10 pontos. Como resultado prático, admitindo que as 18 firmas, com melhor pontuação, dessem preço com o percentual de redução máxima, teriam cada uma a obtenção de um lote.

Esta interligação dos critérios de julgamento da concorrência com os critérios da pré-qualificação, aliada à divulgação antecipada da pontuação, contribuiu para direcionar as empresas participantes na escolha dos lotes.

Sendo lícito reconhecer a ausência de má fé, antes cumprindo qualificá-lo como decorrente da preocupação de tornar o processo transparente e o julgamento o mais objetivo possível, o certo é que a Valec, em assim procedendo, tornou discutível a observância do princípio da igualdade entre as concorrentes.

Nestas condições, o resultado da concorrência, se bem que satisfatório no aspecto dos preços obtidos, tornou-se de justiça discutível.

CONCLUSÃO

À vista do exposto, a Comissão é de parecer que:

I — Ocorreram omissão e irregularidade quanto à forma do processo licitatório, como um todo e em relação a determinados atos nele praticados, especialmente a inobservância do disposto nos arts. 3º e 31, do Decreto-lei nº 2.300/86, as quais embora possam ter propiciado risco, não causaram prejuízo às licitantes, à VALEC e, de modo geral, à Administração Pública.

II — A orientação imprimida ao processo licitatório, aliada ao tipo da licitação escolhido, ou seja, a de "preço-base", forneceu aos participantes o conhecimento de informações que definiram, de forma bastante aproximada, as possibilidades de

cada um em relação aos 18 lotes de serviços, a saber:

1) O conhecimento das empresas pré-qualificadas;

2) A divulgação da pontuação obtida na pré-qualificação;

3) A fixação de preço-base, que indicou o valor dos serviços relativos a cada lote, com a admissão de uma variação máxima de 10% para menos;

4) O critério de que cada empresa somente poderia ficar com um único lote, sendo necessário para ganhá-lo a diferença mínima de 11 pontos, na pontuação obtida na pré-qualificação;

5) A fixação prévia da ordem de recebimento e abertura das propostas por lote.

Essa orientação propiciou que as empresas, considerando os fatores de natureza técnica, logística e empresarial pertinentes, em particular, a cada uma, decidissem pela participação na licitação dos lotes mais adequados às suas conveniências empresariais e à sua classificação na pré-qualificação. Dessa forma, tendo em vista a objetividade e a transparência dos critérios e da orientação adotada, o resultado da licitação, a cada passo, foi se tornando mais evidente. Além disso, é lícito concluir que essa orientação levou as empresas a oferecer o menor preço admitido, sob pena de perder a licitação, o que constitui argumento favorável à negação de conluio geral. Por outro lado, se combinação houve entre as empresas licitantes, teria a mesma se restringido a uma composição de interesses em relação a lotes, sem repercussão econômica no resultado da licitação, não acarretando, portanto, prejuízo financeiro para a Valec e para a Administração Pública, e, bem assim, sem repercussão, igualmente, na qualidade técnica dos serviços, vez que todas as pré-qualificadas foram consideradas com idoneidade técnica adequada à sua execução.

Finalmente, quanto à publicação antecipada do resultado, na "Folha de S. Paulo", de 8 de maio último, a Comissão acredita que o fato pode ter explicação, como as indicadas a seguir.

A partir do dia 5 de maio, quando ficaram conhecidas as empresas participantes em cada lote, e quando o sigilo não se fazia mais necessário entre as licitantes, tornou-se possível que um técnico ou equipe, conhecedora dos dados da concorrência e com informações sobre a identificação dos lotes preferidos por sete ou mais licitantes, pudesse montar o quadro das vencedoras, tal como o publicado na "Folha de S. Paulo". Assim, partindo do pressuposto de que a empresa interessada em determinado lote ofertaria para o mesmo a redução máxima, condição primeira para vencer a concorrência, chegou-se ao seguinte (ver Anexo II):

1) Identificados os lotes das empresas colocadas pela pontuação em primeiro, segundo, terceiro lugares, ter-se-ia o lote da empresa quarta colocada;

2) Identificado o lote da empresa em quinto lugar, ter-se-ia o lote da empresa colocada em sexto lugar e o lote da empresa colocada em sétimo lugar;

3) Identificado o lote da empresa colocada em oitavo lugar, ter-se-ia o lote da empresa colocada em nono lugar;

4) Identificados os lotes das empresas colocadas em décimo e décimo primeiro lugares ter-se-ia os lotes das demais empresas licitantes, so-

brando as três empresas que obtiveram menor pontuação, ou seja, as colocadas em décimo nono, vigésimo e vigésimo primeiro lugares.

De uma forma mais simples, caso fossem conhecidos os lotes das onze primeiras empresas colocadas em pontuação, com base no mesmo quadro utilizado no raciocínio acima, ter-se-ia elementos para identificar os lotes das sete empresas seguintes e concluir que as três últimas colocadas não ganhariam nenhum lote.

Outra explicação para a publicação antecipada do resultado da concorrência feita pela "Folha de S. Paulo", seria a de que, entre 16 horas do dia 27 de abril de 1987 e o dia 4 de maio de 1987, um grupo de licitantes, com o objetivo de ganhar o lote que mais vantagens pudesse oferecer, combinasse os lotes para os quais ofertaria percentual de redução máxima de preço. E, posteriormente, entre 18 horas do dia 5 de maio de 1987 e a noite de 7 para 8 de maio de 1987, alguém, que houvesse participado do mencionado encontro ou tivesse tido conhecimento dos dados a ele relativos, os combinasse com aqueles outros dados já conhecidos em decorrência da abertura das propostas técnicas, em 5 de maio de 1987, e montasse o quadro publicado na "Folha de S. Paulo".

A hipótese de combinação entre licitantes foi examinada em toda a instrução desta sindicância, não tendo a Comissão identificado fato objetivo que pudesse comprová-la, inobstante tivesse esgotado todos os recursos que os seus limites funcionais e de prazo lhe impunham.

Assim, em síntese, a Comissão de Sindicância concluiu:

a) Que, quanto à forma, a licitação não observou integralmente os arts. 3º e 31, do Decreto-lei nº 2.300/86;

b) Que as informações indicadas no item II, desta Conclusão, direcionaram as licitantes na escolha dos lotes que lhe eram mais convenientes;

c) Que a publicação antecipada do resultado da concorrência na "Folha de S. Paulo", pode ter decorrido de combinação entre licitantes, mas a Comissão de Sindicância, tendo esgotado todos os meios de prova de que dispunha na instrução desenvolvida, não identificou nenhum fato objetivo que pudesse comprovar combinação entre licitantes e a Valec e licitantes entre si;

d) Que é possível explicar a publicação antecipada do resultado da concorrência na "Folha de S. Paulo", partindo da identificação dos lotes preferidos por, no mínimo, sete licitantes.

Por último, não tendo a Comissão de Sindicância apurado qualquer ato que pudesse ser considerado ilícito penal, submete à elevada consideração de V. Exª a conveniência de encaminhar o presente Relatório ao Departamento de Polícia Federal, vez que no mesmo tramita inquérito sobre a matéria.

Brasília, 2 de junho de 1987: — **Stanley Fortes Baptista**, Presidente — **Estevam Augusto Santos Pereira**, Membro — **Fernando Henrique de Menezes Oliveira**, Membro — **Alberto Burochovitch**, Membro — **Helena Zuma e Maia**, Membro — **Elana Mello Baars Miranda**, Membro.

E permitam-me, já que estou tendo uma oportunidade ímpar de falar a tão seletto auditório numa CPI como esta. Sexagenário, 40 anos de serviços públicos prestados com honestidade e dedi-

cação, sou um velho sim, mas um velho capaz de resistir firmemente a uma campanha sórdida como esta que vem sendo desenvolvida, distorcendo a minha postura como Presidente desta Comissão, por determinados veículos da Imprensa. Cria, Senhores, que é um lenitivo, para mim, falar-lhes, razão pela qual agradeço-lhes e haja o que houver depois desse meu depoimento agora, agradeço de coração.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra ao nobre Senador Olavo Pires para formular as perguntas que julgar conveniente. V. Ex^a dispõe de 10 minutos.

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Presidente, pelo que pude entender, considerando o GEIPOT um órgão consultivo, a consulta feita ao GEIPOT e o resultado desta consulta não serviram de base para o edital. É certo isto?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Por favor não entendi.

O SR. OLAVO PIRES — Pelo que entendi o GEIPOT fez uma consulta para que se construísse um determinado tipo de ferrovia, e depois elaborou-se um edital para construção de um outro tipo de ferrovia, fato este que justifica esta defasagem de preço. Foi o que eu entendi.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não, não sei se V. Ex^a assistiu o início de minha exposição, a colocação que nós fizemos é que a posição da ferrovia, como a hidrovía, como a combinação de outra modalidade de transporte, foi dentro de um corredor de transportes. E, dentro do corredor foi feita uma série de alternativas, concluindo-se por algumas prioridades em relação as outras. Colocadas todas as alternativas numa sequência de forma mais favorável e menos favorável, a ferrovia, juntamente com a hidrovía, ficou situada numa posição final, em torno de 6.0 e 5.7 de índice.

O SR. OLAVO PIRES — 6% em preço?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não benefício custo. E em cima disto foi feita uma opção política, de ser feita a ferrovia, o Geipot não participou a partir daí.

O SR. OLAVO PIRES — Entendi o seguinte, Sr. Presidente, que o GEIPOT elaborou um estudo para construir um tipo de ferrovia, que tinha uma bitola "X", que tinha determinados índices de curvas, e que essa ferrovia não foi licitada.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Entendi agora.

O SR. OLAVO PIRES — Foi licitada uma ferrovia mais dimensionada, com uma bitola maior, com um índice de curva tecnicamente mais apropriada, não foi isto? Pergunto a V. S^a foi isto que foi feito?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Certo. Foi isto que foi feito, lembrando o estágio. Nós trabalhamos no estágio preliminar de estimativas de custos, e agora se trabalha no estágio final de implantação de obras.

O SR. OLAVO PIRES — Então, tendo em vista o que ocorreu chega-se à conclusão que a VALEC desconsiderou o trabalho do GEIPOT.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não necessariamente, por que a Valec dispõe de ele-

mentos, que o Geipot não dispunha à época. Repito, o Geipot, na época, fez um trabalho comparativo de soluções ferroviário, hidroviário e rodoviário, etc. A Valec trabalhou já sobre uma decisão tomada de construir uma ferrovia numa região que atendesse a determinadas demandas de transportes já definidos.

O SR. OLAVO PIRES — Certo, mas insisto na pergunta. Porque o GEIPOT não elaborou um estudo, um trabalho dentro das normas que seriam depois adotadas para a construção da ferrovia?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Porque há uma série natural de andamento no estudo de uma obra qualquer, sobretudo numa obra de grande envergadura, onde se faz estudos preliminares, uma pré-viabilidade, depois um anteprojeto, em seguida um projeto básico, e finalmente um projeto final. O Geipot ficou na parte inicial, a partir daí, passou o bastão.

O SR. OLAVO PIRES — Mas quando o GEIPOT opinou pelo custo 1,4, ele deve ter concluído o seu trabalho.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Comparativamente sim.

O SR. OLAVO PIRES — Se ele concluiu esse trabalho dentro desse parâmetro, a VALEC não poderia elaborar um edital para uma ferrovia que obedecesse a outras normas, a outros parâmetros técnicos.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não, aí discordo de V. Ex^a, porque — repito — a Valec já preparou o edital em cima de um projeto básico que o Geipot não dispunha. O Geipot trabalhou em documento muito mais preliminar do que o projeto básico. E, repito, não com vista a construir ferrovias, mas com vistas a comparar ferrovia, com hidrovía, rodovia e combinações destas alternativas de transporte. Não sei se consigo me fazer claro.

O SR. OLAVO PIRES — Olha, sinceramente eu não entendi.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Senador, deixa eu contribuir. O que aconteceu foi o seguinte: a partir do momento em que o Governo decidiu construir a Ferrovia Norte-Sul, uma decisão política, o GEIPOT saiu do problema, e o Governo deixou de usar o GEIPOT porque o GEIPOT estava estudando alternativas, e foi uma decisão política, então, passou a ser feito à revelia do GEIPOT.

O SR. OLAVO PIRES — Pergunto a V. S^a o seguinte, o preço base estabelecido, foi estabelecido por quem?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Pela Valec.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Pela Valec. O edital é da Valec.

O SR. OLAVO PIRES — Então, o trabalho do Geipot praticamente foi encostado, foi deixado de lado.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não, eu não misturaria as duas coisas, nós continuamos trabalhando em corredores de transportes, este é o papel do Geipot. O Geipot é uma empresa de planejamento, nós nunca fazemos projeto final de engenharia, a não ser em caso de exceção

como estamos fazendo da Transnordestina, mas é uma exceção. Continuamos a trabalhar em cima do corredor Araguaia-Tocantins, como trabalhamos no corredor do São Francisco, e no Centro-Oeste, etc., etc. O nosso trabalho não implica em sofrer modificações porque a VALEC está fazendo a Ferrovia Norte-Sul: são fatos distintos.

O SR. OLAVO PIRES — Estas minhas perguntas são, inclusive, baseadas no que consta nas suas considerações finais, onde o GEIPOT menciona que seus custos de investimentos foram estimados a partir de um traçado muito preliminar em cartas ao milionésimo, alcançado o equivalente a 1,4 milhões de dólares.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Positivo, este é o valor, e lamento profundamente V. Ex^a ter perdido o início da exposição. Porque passamos aqui exatamente 15 minutos explicando o trabalho da ferrovia Norte-Sul, conduzido pelo GEIPOT; em três etapas. Numa primeira etapa dentro do corredor Araguaia-Tocantins, e é isto que está escrito. Nós colocamos a ferrovia contra a hidrovía, contra a Rodovia, contra a combinação dessas modalidades, e chegamos ao que está escrito, e que V. Ex^a está lendo. Concluímos que é inexecutável a ferrovia. Saímos com a outra alternativa de colocar a ferrovia, agora, dentro de um enfoque diferente. Considerando que para atender o eixo Norte/Sul, nós só dispomos de duas alternativas, a partir de um certo momento de carga, que é a ferroviária completa e a hidroviária completa, nós então trabalhamos em cima destas duas, fazendo um enfoque agora diferente: o que seria atrativo para a iniciativa privada investir nessa obra. E aí nós fizemos uma série de considerações, diferentes, já abandonando estas anteriores — é a segunda colocação que está aí no depoimento — e concluímos, novamente, a ferrovia ainda é inexecutável, não é factível. Saímos para uma terceira hipótese: vamos colocar a ferrovia dentro de um plano de ação integrada na região — é o terceiro enfoque que está dado aí — e a ferrovia se mostrou inexecutável, desde que fossem seguidos os aspectos aí sugeridos.

O SR. MAURO BORGES — Qual a ferrovia brasileira que dá lucro? Quais as ferrovias que dão lucros?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Vale do Rio Doce. Mas, o que dá lucro é a empresa Vale do Rio Doce, onde ela usa a ferrovia dentro de um conjunto de atividades outras.

O SR. MAURO BORGES — Essa questão de lucro ferroviário é uma questão realmente difícil de se obter.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Com a ferrovia, isoladamente, é difícil de se obter.

O SR. OLAVO PIRES — Então, continuando, pelo que V. S^a explicou, o GEIPOT elaborou estudos que não serviu de base para a elaboração do edital. É isso?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Positivo, o edital foi feito partindo de outras premissas completamente distintas das nossas.

O SR. OLAVO PIRES — Baseado em que a VALEC admitiu esse preço base de 2,4 ou 2,5?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não conheço o projeto da Valec, mas a Valec baseou-

se, pelo que vi, nos depoimentos, no projeto, no anteprojeto que elaborou através da contratação de uma série de construtoras.

O SR. OLAVO PIRES — V. S.^a não acha que seria lógico a VALEC ter tomado por premissa, por base, este número fornecido pelo GEIPOT?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Negativo, trabalhamos na escala de 1 por 1.000.000. Ninguém pode lançar concorrência nessa escala. Tem que ser, pelo menos, na escala de 1 por 10.000. Eles tinham que trabalhar em cima de escala de 1 por 10.000 e para isso usaram as construtoras trabalhando em cima de escala de 1 por 10.000.

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Presidente, noto o seguinte: existe uma defasagem muito grande.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Eu também, acho.

O SR. OLAVO PIRES — Então, se a defasagem fosse menor, a aceitação seria mais tranquila. Quero adiantar que não tenho predisposição contra a ferrovia, não tenho predisposição contra o Presidente José Sarney, muito pelo contrário, tenho predisposição natural contra tudo que se chama corrupção, tudo que se chama bandalheira e tudo que se chama impunidade. O que precisamos neste País, através de uma ação conjunta é trabalhar para que tudo isso passe a não existir em nossa Pátria. Quero completar a minha pergunta...

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Poderia dar uma explicação em cima disso?

O SR. OLAVO PIRES — Pois não.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Só que em relação a essa divergência de preços, tínhamos feito uma colocação anterior e vou-me permitir repetir rapidamente, para não me alongar muito: é que quando o Geipot fez esse 1,4 bilhão ele trabalhou com vistas a fazer comparações: trabalhando em mapa de escala de 1:1.000.000, escala de mapa de 1:100.000, usando as informações disponíveis que tinha na época, quer da Sudene, quer da PRODIAT, quer da Portobrás, quer do próprio Geipot e, conseqüentemente, adotou o valor médio por quilômetro que foi um milhão de dólares; considerando, também, que o traçado que o Geipot escolheu era numa região quase plana, de pequena ondulação, e que dava uma extensão menor do que aquela que a Valec obteve em seu traçado; e que nós trabalhamos em cima de bitola métrica, enquanto a Valec trabalhou em bitola larga. As demandas que consideramos são demandas baixas, porque imaginamos que essa ferrovia, àquela época em que nós trabalhamos no corredor, seria implantada durante um período de tempo não inferior a 9 anos, o que permitiria que, ao logo do tempo, à medida em que crescesse a demanda se fizesse melhoria da ferrovia para suportar aquela demanda nova. Citei o exemplo até do trilho que se podia mudar a bitola de 37 para 47 ou 50 e tantos etc., e falei também nas características que poderiam ser trabalhadas, pode-se trabalhar com várias características que somente o estudo do projeto, já em final de engenharia, lhe indica, dependendo da orientação que se pretenda, da pressa, do volume dos serviços e da prioridade que se dê e falei até da ferrovia do aço, onde dei como exemplo que se trabalhou

com raios de mil metros, por exemplo, e que, evidentemente, nós, em nossas considerações, trabalhamos com raios de 250/300 metros.

O SR. OLAVO PIRES — Pergunto a V. S.^a o seguinte: considerando inclusive esse adiamento da obra por seis meses, não seria interessante que o GEIPOT em consonância com a VALEC efetuasse um trabalho — redundante porque eu disse um trabalho em consonância — em conjunto para que talvez se chegasse a um preço base inferior a esse que foi estipulado nesse edital?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — O Geipot cumpre ordens e as executa, desde que as receba.

O SR. OLAVO PIRES — Vamos providenciar que essas ordens sejam autorizadas. Quero fazer mais uma pergunta a V. S.^a e concluo com esta, inclusive: essa obra, eu disse hoje de manhã, e repito, sou favorável a ela desde que seja feita por outros caminhos, ela não seria de custo muito menor se fosse executada através de uma administração direta, através dos batalhões ferroviários, talvez num consórcio com os próprios batalhões de construções com os BECs, isso não iria custar muito menos para a Nação?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Respondendo com muita tranquilidade: comandeí batalhão de construção, fiz 300 kms de rodovia pavimentada para a administração direta; a idéia é válida não considerada isoladamente. Ela pode ser utilizada como uma contribuição, porque os batalhões têm uma determinada estrutura, V. S.^a não pode mudar essa estrutura de um dia para a noite para exercerem uma obra de tal envergadura, mesmo porque seria um grande desperdício e talvez saísse até mais caro, do que fazendo com um empreiteiro. O que se poderia fazer é aproveitar a estrutura de alguns batalhões desses, para executar parte da obra.

O SR. OLAVO PIRES — Já representa alguma coisa. Temos um exemplo no meu Estado de Rondônia, a BR-364: o trecho construído pelo 5º BEC, que é de 500 kms que vai exatamente de Porto Velho a Ariquemes.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Conheço.

O SR. OLAVO PIRES — Então V. S.^a vai concordar com o que vou dizer agora: tecnicamente é o melhor trecho da rodovia, tem o acostamento melhor, tem o piso melhor, então talvez esta participação total ou parcial dos batalhões nessa ferrovia pudesse não só reduzir os custos como melhorar o padrão técnico da obra. Quero que essa minha proposição, que essa minha sugestão seja levada em consideração.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Está incluída.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — E agora o último inscrito para fazer perguntas ao representante do GEIPOT é o Relator, Senador Mansueto de Lavoura, a quem dou a palavra e que dispõe do prazo que já conhece.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Presidente do GEIPOT, no primeiro dia em que esta CPI colhe depoimentos, fica demonstrada sobejamente a sua importância. Desde 10 da manhã estamos aqui trabalhando com intervalo de apenas uma hora para o almoço e vamos trabalhar possivelmente até

às 19 ou 20 horas. Mas não é só pela extensão desse dia de trabalho, mas é pela sua intensidade e sua densidade e acredito que hoje chega a um momento culminante nesse depoimento do Cel. Stanley Fortes, Presidente do GEIPOT. Em um certo momento o Presidente ficou, inclusive, arrebatado pela convicção com que nos transmitia suas informações e logo depois achou por bem pedir desculpas. Não vejo porquê. S. S.^a foi nada mais, nada menos, do que traído pelo seu excesso de zelo pela coisa pública. Nesse ponto, quero apenas reiterar aqueles depoimentos introdutórios que me antecederam aqui e louvo a atuação do Presidente do GEIPOT, inclusive também das suas funções e das suas missões anteriores, conhecidas de todos nós, inclusive de sua carreira militar e é claro... É claro que esse depoimento vem trazer um subsídio importante para o nosso trabalho. Um subsídio duplo: o aspecto relativo à Ferrovia em si e o aspecto relativo à apuração das irregularidades apontadas pelo jornalista Jânio de Freitas, constantes do seu relatório que tivemos ocasião de ler anteriormente, que ele resumiu na parte final da sua exposição.

Quero apenas reiterar aqui as palavras elogiosas que foram feitas ao depoente e à sua equipe do GEIPOT. Temos que considerar que o GEIPOT é dum órgão técnico de alto conceito e que está aqui representado pelo seu Presidente, e que não temos que fugir do seu depoimento, dos documentos que nos trouxe e daquilo que pediremos que S. Ex.^a acrescente, através do Sr. Presidente, posteriormente, e considero muito importante esse depoimento para o nosso relatório, que espelhará pura e simplesmente aquilo que foi colhido nos trabalhos desta Comissão Parlamentar de Inquérito.

Em segundo lugar, é preciso deixar bem claro aqui, que acredito que todos nós, Senadores dos diversos Estados, que compomos esta CPI, desejamos que essa região do Centro-Sul do País se desenvolva, que tenha a oportunidade que outras regiões já tiveram, que avance também, estimulando inclusive o crescimento de outras áreas, áreas de sua influência. Ninguém é contra — e aqui já foi afirmado e repetido por outros colegas Senadores — ferrovias, nem hidrovias, nem muito menos, o desenvolvimento dessa região do Centro-Oeste, que é o coração do Brasil, é um grande celeiro. Queria então, com essa parte introdutória, chegar a algumas perguntas que realmente completam aquelas informações que foram colhidas, tanto no depoimento como nas perguntas feitas pelos meus nobres Pares.

Sr. Presidente do Geipot, se há um tão estreito relacionamento jurídico entre o Geipot e a Valec; o Geipot, pelo menos atualmente é provisoriamente, é o dono da Valec; segundo informações do Presidente da Valec, tem 99% das quotas-partes, uma vez que ainda não é uma sociedade anônima, não há ações. Como explicar esse total, esse absoluto distanciamento administrativo de um órgão para com o outro, do Geipot para com a Valec? Ainda mais quando se sabe que o Geipot é um órgão que planeja e a Valec é uma empresa que executa. Como se explicar o distanciamento tão grande entre o órgão planejador e o órgão executor do mesmo Ministério dos Transportes? Seria o Ministério dos Transportes um arquipélago administrativo? É a primeira pergunta que faço e, se V. S.^a prefere ou permite eu poderia

fazer a minha série de perguntas, ou então, se V. S.^a quiser, logo responder esta ou outras, poderia me interromper, de minha parte não há problemas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Acho que V. Ex.^a fazendo todas as perguntas de uma vez, será melhor porque facilitará a resposta.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Obrigado! Então eu peço a V. S.^a que anote.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. S.^a já anotou a primeira pergunta?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Sim, já anotei.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A segunda pergunta é com referência ao problema da diferença de custos entre a estimativa feita pelo GEIPOT de os custos, agora projetados pela VALEC. Não colhemos ainda, honestamente, Sr. Presidente, como Relator desta CPI, uma explicação satisfatória. Se eu tivesse que redigir o meu relatório hoje, eu diria que ainda não foi dada uma explicação unânime, entre dois órgãos do mesmo Ministério. Por quê? Porque a estimativa de 1,4 bilhão de dólares do GEIPOT — entendo que foi uma estimativa — foi feita sobre cartas com escala de 1:1.000.000 e até 1:100.000, o que não é suficiente para fazer um orçamento detalhado, etc. teria que ser de 1:10.000, ou até uma escala abaixo dessa. Entretanto, Sr. Presidente, as estimativas mundiais para ferrovias construídas nas mesmas condições de favorabilidade da Ferrovia Norte — Sul batem com as estimativas feitas pelo GEIPOT, é nada mais nada menos ou um pouco menos, um pouco mais do que um milhão de dólares por quilômetro de ferrovia construída. Esta é a média mundial, são dados correntes e vamos ter ocasião de conversar com outros depoentes. Então, como explicar uma diferença, não de 10% nem de 20, ou de 30%, mas de mais de 60%? Isso não foi explicado suficientemente.

Em terceiro lugar, convém lembrar que se realmente o preço não é mais de 1,4 bilhões de dólares, conforme estimava o GEIPOT; mas é agora de 2,44 bilhão de dólares, conforme a VALEC, é claro que todas essas estimativas de custo/benefício, de retorno, todas essas estimativas que V. S.^a apresentou aqui na sua exposição devem ser reavaliadas para mais. Seria preciso que V. S.^a falasse sobre isso também. Alterou-se o custo de investimento da ferrovia, não é mais 1,4, mas sim 2,44 bilhões de dólares, então, alteram-se todos esses dados.

O SR. MAURO BORGES — V. Ex.^a me concede um breve aparte?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Pois não!

O SR. MAURO BORGES — É dentro dessa idéia de V. Ex.^a Uma das razões, a meu ver, fundamentais, nesta discrepância de custos é o problema justamente a que se referiu o Coronel Stanley Fortes: em vez de ir para o divisor de águas do Araguaia/Tocantins, como é o caso da Belém-Brasília, foi-se uma grande parte dentro de um vale. Então, é preciso que se saiba também qual é a vantagem do traçado ser em grande parte mais dentro do Vale do Tocantins e não do divisor de águas, do espigão. Isso é interessante para se saber qual é o caminho mais conveniente.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Nobre Senador Mauro Borges, essa vantagem deveria ser dita não pelo órgão executor da obra que vai executá-la, e o Presidente da VALEC foi muito calmo quando disse que foi chamado para construir uma obra. Então, essa resposta quem deveria dar seria justamente o GEIPOT, que é o órgão planejador. Daí essa santa ira do nosso Presidente do GEIPOT quando não entendeu, e demonstrou claramente que não entendia, porque se preferia uma ferrovia: em primeiro lugar, a ferrovia foi uma decisão política, logo, não há que discutir porque ele é subalterno de quem tomou essa decisão política.

O SR. MAURO BORGES — Mas o Governo não estabeleceu o traçado; o traçado foi escolhido pela VALEC.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tudo bem, o traçado deveria ser feito pelo GEIPOT e não pelo órgão executor, que é a VALEC. V. Ex.^a tem ainda algum ponto a colocar?

O SR. MAURO BORGES — Exatamente. É muito importante focalizar, dentro dessa idéia de V. Ex.^a, a razão de se ter retirado o traçado de uma área mais favorável para uma área mais cara. Deve haver alguma razão explicativa.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Perfeito, mas quem deveria explicar seria o GEIPOT; é essa é uma pergunta que eu farei.

O SR. MAURO BORGES — Todos os dois órgãos podem explicar.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Farei também essa sua pergunta e gostaria que o ilustre Presidente do GEIPOT anotasse também: por que entre uma ferrovia mais barata, se escolhe construir uma ferrovia mais cara, se S. S.^a puder responder isso também.

Em quarto lugar, existem planos de desenvolvimento para a região, o que todos nós queremos. Lutamos e vamos batalhar ao seu lado, Senador Mauro Borges, ao lado do nobre companheiro e grande batalhador Alexandre Costa, ao lado do Senador Iram Saraiva, que esteve aqui hoje de manhã. Mas o plano praticamente oficial de desenvolvimento dessa região, feito especificamente para o desenvolvimento integrado, esse plano se chama PRODIAT do Ministério do Interior. Esse foi o plano global de desenvolvimento da região, e de vários outros órgãos.

O SR. MAURO BORGES — A Sudam também, de certa forma.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas o do Ministério do Interior inclui tudo.

Agora, pergunto exatamente qual a razão de esse plano, o PRODIAT ter sido praticamente jogado de lado. O PRODIAT não contemplava a ferrovia como prioritária, a não ser alguns trechos. Mas houve outro plano. Se eu me referir ao GEIPOT e estiver sendo incorreto, V. Ex.^a, por gentileza, me corrija, porque estamos aqui procurando a verdade, mas quando o GEIPOT fez um estudo do corredor estratégico, deu nesse resultado a que já me referi pela manhã, e que foi conferido à tarde pelo Presidente do GEIPOT. Nesse estudo do corredor estratégico, essa ferrovia não é prioritária. Confere? No estudo do corredor estratégico do Tocantins-Araguaia; A Ferrovia Norte-Sul, co-

mo está hoje projetada para a construção, não era a primeira prioridade. Confere?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Entretanto, houve uma decisão política de construir a ferrovia. Então, o GEIPOT, foi diante desse fato novo, mesmo sendo prioridade teve, por uma decisão superior, de cumprir ordens vamos construir essa ferrovia.

Para que essa ferrovia, nessa determinação, tenha retorno, tenha realmente explicação econômica e social, era necessário, nas próprias palavras do Presidente, simular um conjunto de pré-requisitos, cumpridos os quais a ferrovia teria explicação. Quer dizer, tinha que fazer um plano e dizer: essa ferrovia não pode, sem ter a produção X, sem ter, digamos assim, uma alta produção e produtividade, e essa produção só pode ter em tais condições, só pode ter com irrigação, com estradas vicinais, etc. Houve esses cálculos e estes é que precisam ser refeitos, tendo em vista o custo agora diferente da ferrovia.

Mesmo com essa condição, a VALEC ainda não obedeceu as diretrizes do órgão planejador que é o GEIPOT, porque ao invés de fazer aquela ferrovia, cuja decisão política o GEIPOT obedeceu, a VALEC ainda constrói uma ferrovia diferente, faz uma bitola mais larga, faz um traçado que sai mais caro, daí por que a diferença de quase um bilhão de dólares entre as estimativas do GEIPOT e o orçamento da VALEC.

O SR. RUY BACELAR — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tem V. Ex.^a a palavra.

O SR. RUY BACELAR — Somente para uma dúvida. A bitola da ferrovia Norte-Sul é um metro ou um metro e sessenta?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — É um metro e sessenta.

Por último, Sr. Presidente, gostaria de fazer uma outra pergunta: como explicar uma bitola de um metro e sessenta, além dos custos, com integração com a Rede Ferroviária do Sul do País? Como explicar isso?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Carajás.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não, porque Carajás é um metro e sessenta também; aí se integram. Mas para o Sul, que é hoje o principal centro consumidor, como explicar isso?

Gostaria ainda de lembrar — e é uma pergunta — se esses pré-requisitos para a demanda que desse explicação econômica e até social à ferrovia, foram calculados em termos ideais ou em cima da nossa realidade financeira do País? Porque o Presidente José Sarney, no ano passado, anunciou no Nordeste, na Cidade de Petrolina, o seu plano louvável de irrigar um milhão de hectares no Nordeste. Hoje, decorrido mais de um ano, ainda não se chegou a trinta mil hectares irrigados. Quando se vai cobrar do Ministério do Interior, a explicação é de que não há dinheiro suficiente para a expansão da irrigação. Então, está se procurando a iniciativa privada para a irrigação. Ocorre que a iniciativa privada irriga quando tem retorno; quando não tem não vai irrigar lá no semi-árido, quer irrigar aqui.

Pergunto: Como estimar a agricultura irrigada para duplicar ou triplicar a produção de grãos do cerrado, se o GEIPOT sabe se há recursos para a irrigação? Claro que podemos convocar aqui o Ministro da Irrigação, mas quando o GEIPOT fez esse cálculo dizendo que é preciso haver aumento da produção e da produtividade, se ele se calçou em dados e em recursos do Ministério da Irrigação para duplicar ou triplicar a produção da área mediante agricultura irrigada?

Gostaria de encerrar as minhas perguntas e as minhas considerações, dizendo que eu teria uma série de documentos a pleitear, através do Presidente da CPI, e eu agradeceria se me mandassem posteriormente. Direi a relação em momento oportuno.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Pode V. Ex^a responder às perguntas o mais sucintamente possível e que sua inteligência o permitir, para colaborar com nossos trabalhos.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Pois não. O Geipot ainda é dono da Valec e como se explica o distanciamento de ambos? Uma planeja, o outro é o executor, e o Ministério, parece-me, é o administrativo. É mais ou menos isto. Apenas faria uma pequena ressalva: O Geipot não é dono da Valec, houve, repito, uma fase de transição, onde tivemos uma participação, porém, a Valec ficou diretamente sob a administração do Ministério, através do convênio feito entre este e a Vale do Rio Doce, o Ministério assumiu diretamente a ação sobre a Valec.

A segunda pergunta, sobre a diferença de custo Geipot-Valec, ainda não satisfaz: 1.4, 2.4.

Acredito que, agora, só vindo a documentação de um e de outro, para que possa ser analisado, e aí, creio que se pode permitir, porque, naturalmente, o Geipot está à disposição para complementar, porque o papel, em si, é muito frio e a participação do técnico, parece-me, interessante.

Isto deve levar, se não a uma explicação, mas, pelo menos, o por que cada um chegou a esses valores, sempre fazendo ênfase a que as épocas foram bem diferentes e os dados disponíveis também.

Terceira: se o preço é agora 2.4, a estimativa de retorno deverá ser reavaliada. De acordo.

Quarta: se o órgão do Geipot é de planejamento, logo deveria dar o traçado e a Valec executá-lo. Não concordo, prazado Senador, por uma razão muito simples: o Geipot é um órgão de planejamento global do setor transporte, não entra na definição de projetos rodoviários, ferroviários e hidroviários. Recomenda que, no corredor tal, Araguaia — Tocantins, por exemplo, se for o caso, seja feita a solução ferroviária. Quem vai tratar disso é o órgão competente, no caso, seria a Rede Ferroviária.

O SR. RUY BACELAR — Mas, Presidente, só para explicar: nesse caso, como órgão planejador global, ele aconselhou a solução hidroviária e não ferroviária, para o Corredor Tocantins — Araguaia.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não diria que aconselhou; fez um elenco de alternativas, onde a hidroviária e ferroviária ficaram muito próximas uma da outra. E lembrei, na hora que falei, o nível de informação conhecido, sobre

o qual se trabalhou, permitia erros da ordem de até 20%. Como tal diferença era inferior a 20%, admitia-se, das duas uma: ou se fazia um estudo rigoroso, ao longo de um prazo de tempo que permitisse ir ao fundo do poço, e aí tomar uma posição técnica segura ou, considerando, talvez, a impossibilidade de dispor de tanto tempo, ser dada a opção por quem o poderia fazer, à revelia de técnicos.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Quando foi feito o estudo, foi feito na base de um bilhão e quatrocentos; ela foi próxima uma da outra, mas dentro de um outro cálculo de custo.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Positivo, Senador Affonso Camargo, por isso eu disse que, em termos de 2.4, careceria de uma reavaliação.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Muito bem, isso é importante.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Existem plano de desenvolvimento para a Região, como no caso, o Prodiat, citado por V. Ex^a. Qual a razão da marginalização do Prodiat? Ele não foi marginalizado; os planos, não só o Prodiat, como da Sudec, Sudene, em suma, de toda a região, foram utilizados também nessa avaliação. Apenas o que se fez foi um direcionamento do que existia nesses planos para aquela região que estava sendo enfocada.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Para a Ferrovia.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Não; para a região onde a ferrovia faria a sua prestação de serviços.

A Ferrovia Norte — Sul, em termos de hoje, não era prioritária, porque a demanda não a justificaria. Isto ficou, parece-me, sobejamente comprovado, que em termos vegetativos não seria.

O SR. RUY BACELAR — Se fosse em termos de hoje, seria um investimento para 2.025, como V. Ex^a citou, mantidas as condições de hoje.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Se mantidas as condições de hoje, exatamente.

O SR. RUY BACELAR — O que a ninguém interessa, é claro.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — E no valor de 1.4.

O SR. RUY BACELAR — Considerando-se 2.44 seria para o ano 3.000, ou 2050.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Estimativa do Senador Ruy Bacelar (Risos.) Então, seria necessário, realmente, uma ação integrada do Governo, na região, conforme descrito.

Para ser viabilizada, teria que haver simulação, que hoje precisam ser refeitas; já falamos. Como explicar ser de 1,60 e não de 1,00, se a rede é de 1,00 metro. Isto é um tanto relativo. Poder-se-ia partir da idéia de duas vertentes: uma vertente de escoamento de cargas para o Norte, e essa teria 1,6m, e outra para o Sul, que teria 1,00 metro, e, no futuro, à medida em que se desenvolvessem as duas vertentes, começar-se-ia chegar ao ponto da intermodalidade de passagem de 1,60m para 1,00m. E poder-se-ia chegar num futuro mais longínquo, a fazer a dupla via, bitola métrica e bitola estreita, nas proximidades da Região Norte ou da Região Sul. Mas, isto é uma coisa que,

hoje, seria quase que uma previsão sem conteúdo.

Os pré-requisitos econômicos foram calculados em termos ideais ou dentro da realidade atual da falta de recursos? Não; foi dentro da realidade atual da falta de recursos, tanto que sugerimos no trabalho, que também se considera isto, que era uma restrição, e em face da disponibilidade de recursos, a ferrovia deveria avançar por etapas, à medida em que esses recursos se tornassem disponíveis, até chegar ao seu final, que poderia ocorrer em três, quatro, cinco, não sei quanto anos.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Na opinião de V. Ex^a, a ferrovia não deve ser construída no prazo estipulado?

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Aí V. Ex^a me permita, não tenho condições de responder, prezado Senador, porque, realmente, esta é uma questão de definição de prioridades. Onde o Governo vai locar os seus recursos, nós, do Geipot, não temos condições de fazer essa apreciação. Na hora em que houver decisão de que vai ser alocado, por exemplo, no ano de 1988, dez bilhões, torna-se viável.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Se V. Ex^a considera também esse prazo da ferrovia uma decisão política, como foi a decisão política de escolher a ferrovia, em vez das outras alternativas, que seriam prioridades.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — Sem dúvida.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Com os esclarecimentos prestados, vamos continuar.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Um momento, Sr. Presidente. Ficou assentado que, entre as várias opções apresentadas pelo GEIPOT, tão bem expostas por V. S^a, o GEIPOT concluiu, no final, que havia duas alternativas: a hidrovia e a ferrovia, com pouca diferença entre uma e outra.

O SR. STANLEY FORTES BAPTISTA — A nível técnico.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vou suspender a sessão, por cinco minutos, enquanto chamamos aqui, para depor, o Dr. Francisco Paula da Cunha, diretor e engenheiro da VALEC.

Peço ao Sr. Secretário para trazê-lo aqui, à nossa sala.

(Suspensão a Sessão.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Está reaberta a Sessão. Convido para tomar lugar à Mesa o Dr. Francisco Paula da Cunha (Pausa.)

Dr. Francisco Paula da Cunha, esta Comissão foi constituída nos seguintes termos:

"Nos termos do art. 170, alínea "a", do Regimento Interno, é constituída, no Senado Federal, uma Comissão de Inquérito composta de nove membros, para no fim de, no prazo de 60 dias, apurar as irregularidades divulgadas no jornal **Folha de S. Paulo** na concorrência para a implantação da ferrovia Norte-Sul, e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômicas daquela ferrovia."

Em seguida, convido V. S^a para repetir comigo o seguinte juramento:

"Juro, como dever de consciência, dizer toda a verdade, nada omitindo do que seja de meu conhecimento, sobre quaisquer fatos relacionados com a investigação a cargo desta Comissão Parlamentar de Inquérito, destinada a apurar irregularidades na concorrência para implantação da ferrovia Norte-Sul, e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia."

De acordo com nossos trabalhos, V. S^a terá 40 minutos para fazer sua exposição, se achar necessário.

Gostaria de saber se V. S^a aceita apartes durante a exposição ou se prefere primeiro fazê-la e depois, ao final, ser então interrogado pelos Srs. Constituintes?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Aceito os apartes durante a exposição, por causa dos termos técnicos que serei obrigado a usar.

O SR. PRESIDENTE (Josão Menezes) — Concedo a palavra a V. S^a

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Gostaria de dizer que aceito os apartes durante a exposição, porque talvez use alguns termos técnicos e não tenho idéia até que ponto os mesmos são de conhecimento do público se houver alguma dúvida quanto a esses termos, não terei a mínima dúvida em explicá-los.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Dr. Paulo, se V. S^a desejar convidar algum assessor para sentar-se a seu lado, poderá fazê-lo.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Em função do tipo de pergunta, vou ter que contactar diferentes assessores.

Trataremos da engenharia do empreendimento. O que a envolve uma otimização na implantação e operação dessa ferrovia. A engenharia tem que responder diversas perguntas. Em primeiro lugar o que fazer, em segundo, como e quanto fazer; em terceiro, por quanto fazer; quarto, quanto gastar e quinto, a execução em si.

O que fazer, que é a parte do projeto, envolve um conjunto de desenhos e plantas e as especificações.

Começamos o que fazer, com base numa diretriz na escala de 1:100.000, onde definimos o percurso e as definições de rampas médias compatíveis com uma operação econômica da ferrovia; rampas máximas de .6%.

No aprimoramento da diretriz, usamos uma restituição aerofotogramétrica na escala de 1:10.000. Restituição aerofotogramétrica é basicamente uma série de desenhos que os aviões tiram em escala tridimensional que depois são transformadas em plantas. Nessa escala de 1:100.000 foi feita a locação da ferrovia em planta e em perfil. E passou-se então para o projeto básico onde existiram uma série de definições comuns que precisavam ser dadas; as características do projeto, como a rampa de .6 num raio de curva mínimo de 350 m., as características físicas mensuráveis finais que se desajava, isto é, o tipo de aterro, de corte, as especificações do concreto, do ferro, e uma série de projetos padrões que envolviam as obras de arte corrente, que seriam os bueiros, as galerias, a drenagem, os drenos profundos e as descidas de água, os serviços complementares que seriam as cercas e as passagens de gado.

Depois teriam os dados específicos de cada trecho. Quais seriam os dados específicos de cada trecho? Seria o projeto de terraplanagem, que seria o movimento de terra, isto é, de onde iríamos tirar terra a onde iríamos colocar.

O SR. MAURO BORGES — Permite V. S^a um aparte?

(Assentimento do Sr. Presidente)

Um dos pontos fundamentais para o custo da Ferrovia e mesmo para o seu aproveitamento melhor pela população, é o seu traçado que, em tese, poderia ser mais dentro do Vale do Tocantins e mais no espigão, no divisor entre o rio Araguaia e o rio Tocantins. Acontece que o grosso das atividades econômicas das populações, está situado mais no divisor e não exatamente no Vale do Rio Tocantins. E o rio Tocantins tem uma previsão de construção — se não me engano — de cerca de 23 usinas com eclusas para o aproveitamento futuro. Qual a vantagem de não ter se procurado, mesmo que se aproximasse muito da rodovia, aproveitar o espigão? Qual a vantagem de descer para o vale?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — A vantagem de ter descido para o Vale é que a parte operacional da ferrovia é muito importante. Se subissemos para o espigão, íamos ter rampas muito grandes na subida e ao longo do espigão um volume grande de terraplanagem. Enquanto que indo pelo vale — como o vale de um rio é o percurso mais econômico em termos ferroviários, com rampas mínimas — esse o critério usado. Quanto ao problema das cidades estarem perto, não estamos falando de uma ferrovia de transporte para atender a determinadas cidades, e sim para economizar transporte de longa distância. Na hora em que começamos a fazer determinados desvios para passar por determinadas cidades, significa que todo produto que sai de uma cidade cá em baixo vai ...

O SR. MAURO BORGES — Não se tem esse objetivo, passar nessa ou naquela cidade. De qualquer forma para que essa ferrovia seja econômica é melhor que passe na zona mais desenvolvida, e acontece que ali é uma região de chapadões, tradicionalmente ou teoricamente, numa região acidentada a procura dos vales é uma tradição, mas lá não. Lá não existem esses altos e baixos, são chapadões. Acho que o Tocantins, sendo um vale, um rio afunilado, não largo como o Araguaia, vai ser muito difícil construir e esse é um assunto básico no preço da obra.

Inclusive como disse o Presidente do GEIPOP, o traçado mais por dentro do vale aumenta o percurso.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — O traçado por dentro do vale pode aumentar o percurso, mas as rampas, o tempo de percurso do trem, provavelmente, será menor e o custo operacional será muito menor, porque trabalhará com rampas muito menores. Isso é uma tendência normal da engenharia brasileira que procura na engenharia ferroviária, copiar a engenharia rodoviária. Passamos muito tempo sem ter engenharia ferroviária, então como a engenharia rodoviária pode trabalhar com rampas de 5%, elas têm sempre a tendência de jogar no espigão; e a engenharia ferroviária aconteceu pelo fato de haver uma transição do pessoal rodoviário para a ferrovia, tendeu

a acompanhar isso também. Carajás, por exemplo, não acompanha isso porque fizemos levantamento com um pessoal que tinha experiência da Companhia do Vale do Rio Doce e com técnicos estrangeiros. Agora, jogássemos no espigão, teríamos um traçado basicamente rodoviário e não um traçado ferroviário. O traçado ferroviário ideal é ao longo dos vales.

O SR. MAURO BORGES — Em tese estou de acordo. Mas acontece que na prática, segundo informações que tenho, há um chapadão com pouco desnivelamento.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Para se chegar a esse chapadão teria que se fazer uma subida de rampa, alongar o percurso, ou exigiria rampas maiores.

Quanto ao projeto de terraplanagem, temos que verificar o tipo de material que vamos transportar, se é material solo ou rocha, e a distância de transporte que vai esse material.

No projeto de obra de arte corrente, que são os bueiros e galerias, temos que fazer os estudos da bacia; determinar as vazões dessa obra de arte e, no projeto de drenagem que trabalha basicamente com águas fluviais, como é que vamos retirar essa água que cair em cima da estrada.

Temos ainda os projetos obras de artes especiais que são as pontes e viadutos. Nesse temos geralmente um projeto padrão para superestrutura, para parte de cima e um projeto variável na infra-estrutura em função do solo local.

O SR. MAURO BORGES — Desculpe a insistência mas, pergunto a V. S^a: esse traçado não compromete os futuros aproveitamentos hidrelétricos?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Está absolutamente comprovado que não tem nada a ver com os futuros aproveitamentos hidrelétricos levantados, as barragens e o traçado da ferrovia, completamente separados desse traçado.

O SR. MAURO BORGES — Isso é para evitar o que aconteceu em Tucuruí. A Transamazônica foi feita depois que já se tinha a cotã de Tucuruí e a área de inundação; ela foi feita sem respeitar isso e depois perdeu-se 200km da Transamazônica.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não, V. Ex^a pode ficar descansado que não haverá este problema. Houve, inclusive, uma ata de uma reunião entre o pessoal da VALEC e o de Furnas, e entre o pessoal da VALEC e o da ELETRO-NORTE, em que foram fixadas todas as cotas das barragens e as zonas de inundação das barragens. A única coisa diferente foi a seguinte: na parte jusante do rio, as cotas de inundação, hoje são maiores que as futuras cotas de inundações das barragens. Então, esta estrada, na parte jusante, não foi feita com base nas cotas de inundação das barragens, mas foi feita com base nas máximas cotas de inundação reais agora.

O SR. OLAVO PIRES — Doutor, nesse caso, V. S^a afirma que a ferrovia não se destina a atender à população já assentada na região, nos núcleos urbanos da região, ela é uma ferrovia de longo curso, não leva em consideração a população que está assentada na região.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Eu não disse que ela não levava em consideração a popu-

lação que estava assentada na região; eu disse que é uma ferrovia de longo curso, isto é, temos que procurar com o mínimo traçado. A relação entre as populações locais e a ferrovia se dá através de outros meios de transporte.

O SR. OLAVO PIRES — Estradas vicinais.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Estradas vicinais, exatamente. A tendência primitiva das ferrovias antigas era elas passarem por dentro de todas as cidades. A gente pode sentir isso no Estado de São Paulo, nas velhas ferrovias que existem lá. Hoje, o problema que isto significa é uma quebra na continuidade das cidades e as que não conseguiram até hoje tirar a ferrovia de dentro delas têm problemas de crescimento.

Então, a ferrovia naturalmente tem que passar longe das cidades, e tenho certeza de que a colocação da ferrovia nessa região dará uma explosão nas cidades abrangidas nessa região, e o fato de se colocar as ferrovias muito próximas das cidades trará problemas de crescimento futuro a elas.

O SR. OLAVO PIRES — Agora, por que a VALEC não seguiu o traçado do GEIPOP?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — A explicação foi dada agora. O nosso traçado foi feito visando o máximo de eficiência operacional. Nós nos limitamos a uma rampa máxima de ,6%, que é um método barato de transporte, e se gastarmos um pouco mais, a curto prazo, a rentabilidade que se terá ao longo do tempo, com um menor custo de transporte, é muito melhor. Em vez de se vencer uma rampa de 1 ou 1,2%, com uma rampa de ,6%, ao longo do tempo, se gastará a metade da energia que se gastaria numa rampa de 1,2%. Então, a economia de combustível, a economia de material rodante, ao longo desse tempo, é muito importante para o custo operacional da ferrovia e com o tempo sairá muito mais barato do que uma pequena economia agora.

O SR. MAURO BORGES — E na chegada do planalto, qual será a rampa máxima?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Quanto ao planalto, há o problema de rampa máxima de 1,45% ao longo de 45 ou 50km. Então, foi tomado o de 1,45%, que é exatamente o ponto para se passar de uma máquina motora para duas máquinas motoras.

O SR. MAURO BORGES — V. S.ª pode definir mais ou menos a região?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — A região é exatamente a que passa de cota de 500 para a cota 1.000, que é na chegada do planalto, aqui em Brasília.

O SR. MAURO BORGES — Muito obrigado.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Bom, daí se parte para o projeto executivo.

O projeto executivo está sendo feito na base de uma restituição de 1 para 5 mil, num voo atualizado. O projeto executivo não é mais do que um detalhamento do projeto básico. Nós dizemos simplesmente quais vão ser as cotas finais de terraplanagem em cada ponto, nós localizamos as obras de arte que nós definimos no projeto básico, qual o ponto exato dela, qual o cumprimento exato dela, e na parte de drenagem nós

definimos as vazões da drenagem em cada ponto e os pontos de saída nos cortes e nos aterros.

Então, o projeto executivo, em relação ao projeto básico, não é mais do que um detalhamento.

Na parte de como e quando fazer, que é o planejamento, nós temos que fazer a divisão da ferrovia em blocos de serviços e nesses blocos estabelecer uma ordem lógica entre os mesmos e o prazo de execução de cada bloco.

No caso da ferrovia existe uma divisão natural que é a infra-estrutura e superestrutura. Infra-estrutura corresponde ao movimento de terra até a fase final do acabamento da última camada de terra, e a superestrutura é o que vem acima disto, ou seja, o lastro, que é a pedra britada, os dormentes e os trilhos.

A infra-estrutura se divide em lotes de contratação e cada lote vai ter o seu projeto básico, a sua fase de desapropriação, o projeto executivo, a contratação da firma executante, a execução da infra-estrutura e a execução da superestrutura.

A definição dos prazos, que é um fator indispensável no cronograma, tem uma série de fatores que influenciam. Na época da contratação, o período de chuva da região, a extensão do trecho, o volume de terraplanagem que será feito em cada lote.

O SR. MAURO BORGES — Por favor, mais um esclarecimento. A infra-estrutura será feita por uma firma e a via permanente, a superestrutura, será feita pela mesma firma executante ou pode variar?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não, pode variar e seguramente variará, porque estamos pensando em superestruturas concentradas, de alta velocidade, conforme as que foram utilizadas em Carajás, permitindo até uma avanço de 50,60km por mês. Isso exige uma série de instalações centralizadas, tipo: central de soldagem, sistema de furação de dormentes... e isso exige um sistema de transporte muito centralizado que permite esses avanços de 50, 60km por mês. São outras empresas, naturalmente.

Então, passamos agora para uma 3ª etapa que é saber quanto vai custar a ferrovia. Nós partimos de um orçamento preliminar. Neste orçamento preliminar nós poderemos ter muitos dados básicos.

A informação da diretriz, mesmo na escala de 1 para 100 mil, nos dá quanto nós temos de túneis, pontes e viadutos e trechos que nós chamamos de terraplanagem normal.

Nós não temos nenhum túnel, o nosso problema se restringe a pontes e viadutos e a trechos normais. Para as pontes e viadutos, existe um preço padrão para esses serviços, o que não acontece com os túneis nem com os trechos normais.

Os túneis, não é o caso aqui, em função do material que teria de ser escavado, o preço variaria muito. E os trechos normais dependem, em primeiro lugar, do relevo, do tipo de material que vai ser escavado e da necessidade de outras obras locais.

Existem dois tipos de serviços que influem no custo: um que depende simplesmente da extensão do trecho, as superestruturas, as drenagens, os serviços complementares, como a cerca; e outro que depende do relevo, que é a parte que envolve a terraplanagem.

Na parte da terraplanagem nós temos que obter mais dados, isto é possível fazendo levantamentos na região, sobrevoos, verificando outras estradas na região para saber como elas são e qual vai ser a estimativa que vamos ter em cada trecho do volume e do tipo de material.

Partindo-se daí, estima-se uma quantidade de material que vai ser utilizado, e usando-se preços básicos razoáveis poderemos obter um orçamento preliminar bastante bom.

O orçamento preliminar não é necessário para a licitação das obras, para isto tem que partir de um orçamento melhor, que é obtido do projeto básico. Do projeto básico obtemos dados muito mais precisos em termos de volume e de quantidade de serviço. E para se definir um preço tem que verificar uma série de coisas específicas. Em primeiro lugar, quais são as condições de medição? Isto é, se vamos medir um serviço no corte ou num aterro é diferente; se vamos medir um serviço por projeto ou pelo que for realmente executado é diferente, também.

As condições de pagamento. Quanto é que vamos pagar o serviço? Por exemplo, temos muitos casos em que nós vamos pagar o corte simplesmente quando a drenagem do corte estiver pronta, para evitar que seja feito o serviço do corte e não seja feita a drenagem, e isto leve a um prejuízo de corte, o que é muito comum. Então, isso, obriga o empreiteiro, para receber, a fazer a drenagem; por outro lado, dá uma defasagem maior entre o custo de execução e de recebimento, o que é perfeitamente compensado simplesmente pelo fato de não se perder material no corte.

As condições de pagamento o que o preço inclui? Exemplo típico: se um tipo de concreto inclui a forma, esse tipo de concreto se divide entre forma e o concreto em si.

O local da execução é outro fator que pesa muito na definição de um preço, não só pelo fato de termos que levar materiais para longe, como pelo fato da instalação na região ser mais cara.

Numa região como o Norte, provavelmente as firmas vão ter que dar todas as condições necessárias para que os operários e os engenheiros possam se estabelecer, porque as cidades da Região não atendem isso.

É grande o índice pluviométrico da Região Norte, basicamente só se pode trabalhar nos dias secos. Então, nessa região da estrada o índice pluviométrico é alto, gerando um grande número de dias chuvosos e poucos dias secos.

O prazo de execução. Se temos um prazo mais apertado, nós teremos que colocar mais recursos lá, e essa colocação de mais recursos também encarece a obra.

A eficiência da mão-de-obra. Se temos pouco serviço executado simultaneamente poderemos selecionar melhor a mão-de-obra, se tivermos muito serviço, a eficiência de mão-de-obra vai cair em função de que não existem tantos operários ou operadores, carpinteiros, pedreiros, quanto vai necessitar o serviço.

Facilidade de recursos adicionais, isto é, se estivermos necessitando de mais carpinteiros, e tivermos facilidade de obter ou não isto, vai influenciar no preço da obra.

Quanto ao método executivo, existem várias maneiras de se fazer um determinado serviço

cada uma tem suas vantagens, mas todas têm preços diferentes. Muitas vezes, uma firma trabalha com determinado serviço porque ela tem um equipamento mas não tem outro equipamento. Então, tudo isso é uma série de fatores que influem no custo do serviço.

O projeto básico nos permite uma visualização da quantidade com baixo grau de erro. Eu diria até que a diferença entre o projeto básico e o projeto executivo, entre o que vai ser realmente feito, é praticamente zero. Porque quando se começa a executar a obra, inicia-se um projeto diferente, tanto que nós chamamos de *as built*, que é no final, como é que foi construído.

São decisões que vão sendo tomadas no decorrer da obra em função das facilidades ou dificuldades que se encontram no trecho. E nós pretendemos aproveitar ao máximo o fator "facilidades" que nós formos encontrando, ao longo do trecho, para diminuir o custo da obra.

Nós criamos um grupo que se chama "engenharia de valor", que basicamente vai ficar de olho em cima da obra, o tempo todo, para descobrir melhor um subleito, caso for encontrado, porque aí não necessitará de fazer, por exemplo, reforço do subleito, elimina-se essa fase, usa-se aquele próprio material que está no local para subleito. Então, nós pretendemos o tempo todo ficar examinando essas crises para reduzir o custo da obra.

É uma prática que não temos experiência no Brasil, sabemos que só no exterior é que existe, estamos importando literatura e conseguindo em cima da prática, idéias de como nós vamos fazer isto.

Finalmente, temos uma combinação entre o planejamento físico e o orçamento, que nos dá o planejamento financeiro, e, por via de consequência, quanto é que nós vamos gastar em cada período, que é um dado que a engenharia transmite ao setor financeiro e o setor financeiro proporciona os recursos oportunamente.

A execução — que foi até onde nós chegamos — a primeira fase dela é a contratação. A contratação dos serviços não é uma fase isolada, é uma fase da execução, e a contratação não existe se a obra for executada como um todo; a contratação tem que ser olhada dentro desse contexto.

O que é importante na execução da obra? Na execução da obra nós temos que nos preocupar com a qualidade, com o custo e com o prazo da obra.

Como é que se relaciona esse problema durante a obra entre o cliente, que é o proprietário, e o construtor? Isso se dá através do contrato. O contrato tem três regras básicas: a regra da qualidade, que é definida pelo cliente, tanto nas especificações e no projeto; tem a regra básica do prazo, que também é definida pelo cliente quando ele diz: eu quero a obra no prazo tal; e o que o construtor define basicamente o custo que ele vai executar aquela obra, naquelas condições. Isto, em condições normais, é feito através de concorrência. Toda concorrência está sujeita às leis naturais do mercado, se o mercado é competitivo resulta em preço aviltante. Se existe um excesso de oferta e serviços, há uma tendência à elevação de preços.

O preço aviltado logicamente traz problemas durante a execução, a obra não se desenvolve conforme se quer, existem os problemas de reci-

sões, novas concorrências e os prazos são simplesmente desrespeitados; não se executa obra no prazo que se quer e geralmente ela acaba sendo executada mais cara do que em condições normais.

O SR. MAURO BORGES — Permita-me um nova pergunta: é sobre a questão dos trilhos. V. Sr. pode me informar se o mercado nacional tem condições de fornecer a totalidade de trilhos que a ferrovia vai precisar, nos prazos?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Eu poderia fazer uma consulta aqui. Tenho a impressão de que a CSN não tem condições, mas eu vou olhar aqui. (Pausa.)

A Companhia Siderúrgica Nacional, que é a única firma nacional que tem capacidade para o fornecimento de trilhos, só tem capacidade para fornecer 30% das nossas necessidades, e a partir do segundo semestre de 1988.

O SR. MAURO BORGES — Isto é muito sério! Eu pergunto a V. Sr. qual é o comprimento e peso, por metro, dos trilhos?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — O peso do trilho está previsto 57 quilos por metro, e o comprimento pode ser de 12 ou 18 metros, que vão ser soldados.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Pergunto, já que a Companhia Siderúrgica Nacional não tem condições de fornecer no prazo, se isso significa que a obra será retardada não mais naquele cronograma de mil e poucos dias, ou se vai importar trilhos?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não, o que foi feito em Carajás foi troca de trilho por minério de ferro.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Isto significa que os trilhos vão ser impostados.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Mas, basicamente pagos em cruzados, porque vão ser trocados por minério de ferro.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sim, mas a VALEC não tem minério de ferro.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Mas já existe um convênio com a Vale do Rio Doce para a transformação...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Isso significa que a VALEC vai pagar o minério em cruzados e vai importar o material.

O SR. MAURO BORGES — Importar de onde?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não está definido, porque a Vale do Rio Doce tem estudos, e há a possibilidade de importar da Europa, do Japão e dos Estados Unidos, mas será feita uma concorrência internacional, provavelmente.

O SR. MAURO BORGES — Apenas uma sugestão: eu sei que essa parte não é da sua alçada, a questão da compra, mas nós temos aquele sério problema da "poloneta", a Polônia nos deve muito. Seria muito bom se pudéssemos receber um pouco dessa dívida em trilhos, não é?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Exatamente.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não seria melhor, em vez de importar os trilhos, exportar o minério a preço baixíssimo, como está sen-

do, se não me engano a 14 dólares por tonelada, portanto, praticamente abaixo do preço de custo? Se não me falha a memória, a Vale do Rio Doce tem a sua rentabilidade mais com o transporte do que com a venda do minério. Então, não seria mais lógico que se seguisse um cronograma diferente, de acordo com a sugestão do GEITPOT, isto é, que se fizesse a ferrovia por partes e não de uma vez só. Neste caso, não se importaria os trilhos, mas os compraria na própria Siderúrgica Nacional?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Em primeiro lugar vamos pegar a primeira parte da pergunta: não tenho condição de responder se o esquema do Geipot é melhor ou pior. Quer dizer, temos um esquema do que nos foi proposto fazer em termos de execução de obra, que era uma obra em três anos. Então, dentro desse esquema teríamos que importar trilho; em segundo lugar, dentro do esquema de importar trilhos, como existe uma oferta muito grande de trilhos no mercado mundial, consegue-se fazer um esquema que, importando um dólar, consegue-se exportar três dólares de trilhos. Por isso é que é inclusive possível fazer isso: importando um dólar de trilho, exporta-se três de minério, porque a necessidade de venda desse produto é muito grande.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Nós estamos seguindo, então, a relação entre país subdesenvolvido e país desenvolvido; exportar matéria-prima e importar o produto manufaturado.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — É, porque infelizmente a produção da Companhia Siderúrgica Nacional para trilhos é de um época em que a demanda de trilhos, devido ao baixo nível de ferrovias que eram executadas, era baixa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas se estamos num País onde não se contrói estrada de ferro; como a Siderúrgica Nacional poderia ter condições de ter estoques ou fabricar essa quantidade de trilho nesse curto prazo?

O que é importante é que nada vamos desembolsar: vamos entregar minério de ferro — e vamos receber trilho — para um país como os Estados Unidos que não precisa de minério de ferro nosso.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Os trilhos virão dos Estados Unidos?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Há possibilidade, é um problema de concorrência internacional, podem vir do Japão, podem vir dos Estados Unidos, podem vir da Europa Oriental.

O SR. MAURO BORGES — Exatamente, os países socialistas têm um desequilíbrio muito grande com relação a nós. Nós vendemos muito mais do que compramos deles. Seria uma oportunidade para a Tchecoslováquia, União Soviética mesmo e outros países.

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Presidente, por exemplo, sobre esse detalhe, uma firma brasileira, fazendo ferrovia no exterior, usou trilhos poloneses através de um troca desse tipo.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Foi justamente na África.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Então, o problema do preço elevado, em relação ao pre-

ço aviltado, é que se resulta num custo muito acima do previsto. O sistema ideal que teríamos que colocar seria aquele que eliminasse os preços elevados e os preços aviltados de maneira que nem onerasse demais o cliente, nem onerasse indiretamente o cliente. Quando se contrata mal a obra, contrata por um preço baixo, e acaba não executando a obra até o fim — a obra mais cara é aquela que demora mais tempo.

O Decreto-Lei nº 2.300 previu a possibilidade de se limitar preços superiores e inferiores. Isso aí já vinha sendo praticado há algum tempo em alguns Estados e o decreto-lei colocou isto como uma possibilidade contratual e passa a ter o próprio proprietário definindo também o preço. Então, passa a ter o proprietário definindo prazo, a qualidade e o preço do produto, que é a situação ideal. Precisa-se simplesmente ter firmas que se garantam a qualidade e o prazo. A qualidade vai ser dada pela tradição da firma e o prazo pelos recursos que a firma possa apresentar.

Então, se passa a uma etapa que seria analisar as firmas, para ver quais delas poderiam contratar aquele tipo de obra naquele prazo e naquelas condições. Isto é o que chamamos de pré-qualificação.

Na pré-qualificação, então, quando se especifica as condições em que as firmas todas estão aptas a executar o serviço, todas têm condições físicas de executar o serviço e o preço mínimo já está indicado, há uma grande possibilidade de se chegar a um empate. Então, o único problema que vejo é como definir esse empate. Os critérios tradicionais sempre colocavam como questão de desempate critérios eu diria que subjetivos e decididos *a posteriori*. A nossa tendência seria colocar sempre como critério de desempate o sorteio. Isto seria teoria, agora vamos passar para o caso prático, que foi o da primeira concorrência. Na definição de preço, pegamos as composições de preços de Carajás.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavour) — V S^a está falando da concorrência ou da pré-qualificação?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Da concorrência, chego já-já na fase de pré-qualificação.

Em primeiro lugar a definição de preços. Como ela foi feita? Pegamos as composições de preços de Carajás, atualizamos o preço dos insumos e verificamos todos os outros padrões que poderiam divergir do projeto Carajás. Os problemas principais foram: despesas financeiras, porque estávamos num período de alta inflação; e os problemas que, quando nós consideramos uma possibilidade de pagamento em ações, teríamos que considerar que elas seriam o lucro da firma. Então, estabelecemos um padrão de referência máximo do lucro da firma, o que seria a parte paga em ações.

O SR. OLAVO PIRES — Despesa financeira considerando a alta da inflação. A obra não é orçada em dólar?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não, o que é orçado em dólar são os níveis de investimento. Agora, o contrato em si tem que ser feito em cruzados, porque a lei não permite e nem seria justo trabalharmos com outra moeda. Então, quando falamos em dólar, falamos no orçamento de investimento. No caso da obra em si, temos

que passar esse valor para cruzados, porque a obra tem que ser contratada em cruzado.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Há o reajustamento.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Há o reajustamento. Isso é parte do contrato. Agora, para efeito da garantia da qualidade e do prazo, foi feita uma pré-qualificação, que é o levantamento daqueles elementos que nós vimos. Quando nós comparamos as pré-qualificações com os lotes que tínhamos em licitação, descobrimos que existiam sete lotes grandes para sete firmas grandes, sete lotes médios, que poderiam concorrer às sete firmas grandes, mais sete firmas médias, e quatorze lotes menores, que poderiam concorrer vinte e uma firmas.

Se fosse seguido o critério que está previsto na pré-qualificação, que seria que uma firma poderia ser eliminada no lote que ela não tivesse aptidão a executar. O que teríamos seria: concorrência simplesmente nos lotes médios e menores, porque nos lotes grandes teríamos sete firmas para sete lotes.

Dentro deste padrão, estabeleceu-se permitir que todas as firmas fossem pré-qualificadas para todos os lotes. Mas como de certa maneira uma firma pequena num lote grande poderia dar problema, estabeleceu-se que em caso de empate a firma maior teria determinadas vantagens para obter o lote. E para tamanho da firma foi estabelecido um critério de gradação, de maneira que firmas, no nosso entender, tivessem o mesmo padrão, o mesmo nível, seriam consideradas iguais para efeito de sorteio.

Feita a concorrência dentro desse critério, foram recebidas as propostas e feitas as análises nos termos do edital. Quando as concorrências foram julgadas houve a denúncia jornalística de que poderia ter havido algum problema na concorrência. A VALEC tomou a única decisão para que poderia ter havido algum problema nas concorrências. A VALEC tomou a única decisão para manter incólume o sistema de concorrência, que foi a sua anulação. Era a única providência que a VALEC podia tomar em função disso. Para muitos de nós isso não significou a primeira vez que tomamos essa medida. Em Carajás, a primeira concorrência também foi anulada, e dentro de um processo completamente diferente; foi anulada porque os preços apresentados pelos empreiteiros foram muito acima dos preços previstos. Isto porque não existia nem teto superior, nem teto inferior.

E o que aconteceu de mais esquisito nessa concorrência de Carajás foi que quando limitamos um teto superior, praticamente 20% abaixo do orçamento que as firmas haviam ganhado, na concorrência seguinte, com as mesmas firmas, os preços que as licitantes ganharam foram 20% abaixo. Então, entrou exatamente numa fase de preço aviltado que deu problemas durante Carajás.

Existe uma série de outras obras que, sabemos, também foram anuladas, dentro do mesmo processo. Obras na 2ª fase da Rio — Santos foram anuladas, obras da BR-364 foram anuladas. A anulação de concorrências é um fato perfeitamente normal na vida das empresas. De maneira geral era isso que eu queria dizer.

SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Pergunto se algum dos Srs. Senadores quer fazer alguma pergunta?

O SR. OLAVO PIRES — Quero perguntar a V. S^a o seguinte: esse preço básico encontrado foi tomando por base o quê? Qual a premissa, qual o parâmetro, considerando que o GEIPOT tinha oferecido um preço de 1,4 no orçamento geral da ferrovia.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Quando fomos chamados a executar a obra, nos apresentamos esse número de 1,4 como orçamento que se tinha chegado no Geipot. Procuramos saber de onde tinham vindo esses elementos e descobrimos um número simplesmente assim: essa estrada vai ter tanto de extensão, tantos quilômetros de trechos planos, tantos de trechos semi-ondulados, tantos quilômetros de trechos muito ondulados, vai ter uma ponte sobre o rio Tocantins, que vai custar 25 milhões de dólares; esses trechos pouco ondulados custam tanto, esses trechos meio ondulados, tanto, esses trechos muito ondulados custam tanto e a superestrutura custa tanto. Feito um pacote chegava-se a um número final.

Para efeito comparativo, entre os diversos tipos de soluções ferroviárias, e no caso foi apresentado um estudo em que, para definir entre a solução Pirapora, Anápolis e Brasília, isto é perfeitamente viável. O nosso caso não era esse. O nosso caso era: por quanto vocês vão executar essa obra?

Em primeiro lugar, viemos de uma experiência — talvez tenha sido um caso inédito no Brasil — em que nós executamos uma obra pelo preço que dissemos que ela ia ser executada. Isto, talvez, tenha sido um caso inédito.

O SR. OLAVO PIRES — Qual foi essa obra?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Carajás, que foi previsto ser executada por 3,6 bilhões de dólares e foi executada por 3,4 envolvendo uma ferrovia, uma mina, um porto e um núcleo habitacional completo. Então, estamos acostumados a ver, aqui no Brasil, as obras viabilizadas com baixos orçamentos e no decorrer da obra começa a aparecer necessidade de aumento de valores em dólares. Em todas as obras de que temos conhecimento e de que participamos ocorreu isso. Algumas vezes valores 2 a 3 vezes superiores. Não pretendemos fazer obra dessa maneira; indicamos quanto é que ia nos custar a obra e se o Ministro tivesse dito: "Não, desse jeito não dá para fazer", tudo bem. Quer dizer, não íamos assumir um compromisso de executar uma obra por um valor que achávamos inexecutável.

Analisamos a estimativa do GEIPOT e vimos que faltavam diversas coisas. Faltava o problema de aquisição de terras, problemas de engenharia, problema da superestrutura, que estava infradimensionado. Para efeito comparativo, aquele número era razoável, agora, para efeito de se dizer "eu vou executar esta obra por este preço", era absolutamente inviável. Se disser o preço médio de uma obra é "x"; analisando estatisticamente teremos que dizer: se existe um preço médio, é sinal que tem que existir uma variação nesse preço. Então, quando falamos que colocamos esse orçamento de 2 bilhões e 440 milhões de dólares, foi o número que garantimos que executaríamos a obra. E achamos, inclusive, que executar

remos por menos do que ele. Agora, abaixo disso, acho que seria temerário, com a experiência de obra que temos, dizer que vamos executar abaixo desse valor.

O SR. OLAVO PIRES — Mas eu lhe pergunto: essa diferenciação de preços não foi em função da mudança de traçado?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não, houve uma série de fatores que influenciaram nisso. O problema do traçado pode ter sido um, porque a nossa extensão está um pouco mais do que a extensão do projeto do Geipot. O projeto do Geipot foi estudado na escala de 1/1 bilhão e 1/100 mil e o nosso foi estudado na escala de até 1/10 mil. Nós, com 1/100 mil, chegamos a atingir 1 mil e 450 quilômetros. Quando atingimos 1/10 mil é que vimos que o desenvolvimento da ferrovia levava 1 mil e 600 quilômetros. Então, não é um problema de traçado, em si, é um problema de detalhamento do traçado.

O SR. OLAVO PIRES — O que está me causando uma certa espécie é que tivemos aqui o Dr. Paulo Vivacqua o Dr. Stanley e o Sr. E até agora não consegui obter uma resposta taxativa, concreta, objetiva, direta, para explicar a razão dessa defasagem de 1.4 para 2.4. Pode ser, deve ser, talvez seja, e acho que isso é muito vago, levando-se em consideração a diferenciação de números.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — O que tem aí, a nossa parte, os números que vi, do Geipot, são números absolutamente estatísticos e médicos, certo? Os nossos números são números baseados no que vai ser feito.

O SR. OLAVO PIRES — Foram os que prevaleceram?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Foram os que prevaleceram. Por exemplo, temos trechos que vão custar 700 a 800 mil dólares por quilômetro, como temos trechos, no acesso ao Planalto Central, que vão custar 2 milhões de dólares por quilômetro. Mas isso não foi feito baseado num trecho ondulado. Foi feito baseado num levantamento de 1/10 mil que diz que o volume de terraplanagem aqui vai ser tanto, a extensão de obra de arte aqui vai ser tanto, por exemplo...

O SR. RUY BACELAR — Então o trabalho do GEIPOT foi desconsiderado?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não, o trabalho não foi desconsiderado. O trabalho do Geipot é uma análise preliminar, comparativa entre diversos tipos de solução. E foi feito exatamente com o intuito de comparar soluções e não de dar um orçamento final para a obra. Agora, o que muitas vezes acontece aqui, é que quando se diz o primeiro número, aquele primeiro número depois fica até difícil mudar, porque é o primeiro número que aparece.

O trabalho do GEIPOT, nas três soluções apresentadas, analisava os trechos que tinham de terreno plano, terreno semi-ondulado e terreno muito ondulado de cada solução e dizia, simplesmente: se este aqui tem 200 quilômetros disso, 300 desse e 400 desse, e o outro tem 300 desse, 100 desse e 500 desse, esta solução é melhor do que esta, que é melhor que esta. Para estabelecer um critério de prioridades, essa é uma solução perfeitamente razoável. Mas tenho a certeza

de que o Cel. Stanley, com a experiência que tem, não pode ter dito que aquele era um orçamento para a obra.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, quero fazer apenas uma pergunta.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex.ª tem a palavra.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Diretor, estou muito satisfeito porque vou sair daqui convencido, o que não aconteceu pela manhã, quanto à disparidade do preço de 1 milhão e 400 para 2.5. Não tinha naquele momento em mãos as conclusões da Comissão cujo Presidente era o Dr. Stanley Batista, que é Presidente do GEIPOT. Então, para mim chega. As suas declarações, quando diz princípio de probidade veja bem, quando designado o Presidente de uma Comissão, para julgar uma concorrência pública, claro que entra tudo, entra abertura, entra o preço base, tem que entrar tudo, e se não fez tudo então não se fez absolutamente inquérito. E a sua conclusão foi a seguinte: em face do princípio da probidade restou demonstrado em toda prova testemunhal produzida a transparência dos atos praticados pelos membros da Comissão Julgadora do Diretor de Engenharia, que é V. S.ª, que coordenou o processo licitatório, e do Diretor-Presidente da VALEC Engenharia e Construção Ltda. Logo, a Comissão Julgadora, cujo Presidente era o Dr. Stanley Batista concordou com o preço base e passou o atestado de probidade a todos os atos praticados pela VALEC nessa concorrência.

— Era só o que eu tinha a dizer. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Acho que ninguém quer fazer uso da palavra...

O SR. RUY BACELAR — Acho que há equívoco. O Coronel Stanley não foi Presidente da Comissão Julgadora na licitação da concorrência.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra a V. Ex.ª para fazer a pergunta.

O SR. RUY BACELAR — Eu quero parabenizar a V. Ex.ª, Sr. Presidente desta Comissão, pela maneira como vem presidindo os trabalhos desta Casa, só que eu acredito que hoje nós temos ainda até às 24 horas para inquirir o eminente Diretor da VALEC.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não, o prazo dele já acabou.

O SR. RUY BACELAR — Mas eu vou ser sucinto, vou ser o mais rápido possível para cooperar com V. Ex.ª. O preço base da ferrovia, V. Ex.ª fala em projeto base, em projeto executivo, em projeto de engenharia e eu tenho uma dúvida. Os jornais publicaram, existe projeto definitivo, projeto de engenharia final?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — O que o Sr. está chamando de projeto de engenharia final seria o projeto executivo? O decreto-lei define dois tipos de projeto: o projeto básico, que são os elementos necessários para colocar a obra em licitação, e o projeto executivo que são os elementos necessários para a execução da obra. Nós, nessa fase de licitação, já tínhamos o projeto básico de todos os elementos que nós licitamos.

O SR. RUY BACELAR — Este projeto básico é o projeto final?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — A diferença é exatamente que o projeto executivo seria o projeto final, que não é também o que vai ser executado, este sofre modificações no campo e o projeto básico que é dentro da concepção que nós na VALEC vemos e a diferença é que o projeto executivo simplesmente detalha determinados pontos da obra, dizendo: isto deve ser feito aqui. Vou tentar fazer uma comparação em termos de construção de casa, que é um fator que dá para todo mundo entender. Se se definir um tipo de azulejo no banheiro é uma coisa, então isso seria o projeto base, se se definir a cor do azulejo seria o projeto do executivo. Então é simplesmente aquele detalhamento. O projeto executivo existe de uma série de trechos que seriam necessários para começar a obra, há 16 dias tivesse sido cumprido o cronograma.

O SR. RUY BACELAR — Quer dizer, o preço da ferrovia, esse preço máximo e esse preço mínimo, foi feito na base de um anteprojeto levando em consideração a ferrovia de Carajás.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não, não é feito na base do anteprojeto, é feito na fase de um projeto básico, o anteprojeto seria o elemento que deu margem ao orçamento preliminar. Aqui não, nós simplesmente temos o volume de terraplenagem, temos a classificação desse volume, temos a distância desse transporte que vai ser executado, temos todos esses elementos. É que nós classificamos...

O SR. RUY BACELAR — Isso foi feito em quantos meses?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Em meses. Só para se ter uma idéia, em Carajás nós fizemos isso em mais tempo, mas nós usamos em 800km, 4 firmas. Nos projetos básicos e nos projetos executivos; aqui na ferrovia, para 1600km nós estamos usando 25 firmas, praticamente todas as firmas brasileiras com experiência em engenharia ferroviária.

O SR. RUY BACELAR — Eu pergunto a V.ª: o seguinte: qual é o percentual que existe, V.ª falou em base, sub-base, infra-estrutura, superestrutura, qual é o percentual da superestrutura em uma ferrovia de uma maneira geral?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — De uma maneira geral eu não posso lhe dizer porque dependeria da quantidade de túneis, da quantidade de obra de arte, da quantidade...

O SR. RUY BACELAR — Estou falando na pista, eu não estou falando na parte de terraplenagem.

V.ª falou que existe a parte de implantação de terraplenagem, que vem a base, a sub-base e vem a parte suprema que vem a camada de base, vem o trilha, vem os dormentes etc. Então, esta parte é mais ou menos permanente e vai depender da bitola. Então, eu quero saber este percentual, em relação à estrada como um todo, este percentual varia em quanto?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Esse percentual, em estradas normais, no nosso caso, está da ordem de 35% da infra-estrutura.

O SR. RUY BACELAR — E material rodante qual é o percentual?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — O material rodante dependeria, logicamente, do volume de tráfego que tivesse, para o primeiro nível de volume de tráfego que, se não me engano, é para 6 milhões de toneladas da ordem de 100 milhões de dólares.

O SR. RUY BACELAR — Cem milhões, isso em 1.600km?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Exatamente, 1.600km.

O SR. MAURO BORGES — A locomotiva seria um diesel?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — A locomotiva seria um diesel nesta primeira etapa.

O SR. RUY BACELAR — Isso para 6 milhões de toneladas por ano.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Isso está previsto logo para iniciar, e subindo sucessivamente.

O SR. RUY BACELAR — Agora eu pergunto a V. Sª o seguinte: Além da função que a VALEC tem hoje de ser a construtora e de supervisionar a construção dessa ferrovia, que papel está reservado além desse à VALEC?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Bom, atualmente a Valec tem a concessão de construção e operação da Ferrovia Norte-Sul, da Ferrovia Leste-Oeste e da Ferrovia da Produção no Paraná. Isto é, no momento, o que a Valec tem como acervo de realizações.

O SR. RUY BACELAR — Tem a concessão. E que garantia está oferecendo ao Governo e ao País para ter tanta concessão e tanta responsabilidade?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Acho que a Valec é a parte do Governo. No momento, pertence 100% ao Governo. Então, não vejo por que tenha que dar garantias ao Governo se é própria parte do Governo.

O SR. RUY BACELAR — Ela é uma subsidiária do Governo?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Certamente.

O SR. RUY BACELAR — O Dr. Paulo Vivacqua esclareceu que a parte de material rodante, como também a concessão de exploração da Ferrovia Norte-Sul, Leste-Oeste, Ferrovia da Produção, caberá à VALEC arrendar a empresas privadas a exploração dessas linhas quando implantadas. Isso é verdade?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Existem estudos nesse sentido. Não existe nada firmado, mas estudos partindo de comparações com o modelo rodoviário, onde a rodovia quem constrói é o Estado e a operação é feita por particulares. Dentro do mesmo critério, o que tem na hidrovia é construído pelo Estado, as reclusas, e a operação é feita por particulares. Passaria a ferrovia, num critério mais amplo, a ser feita dessa maneira também. Existem, inclusive, estudos no Ministério para a Rede Ferroviária Federal operar nesse sentido. Simplesmente é que, ao contrário da rodovia, e, em muitos casos, ao contrário da hidrovia, em vez de o grosso dessa utilização ser feita gratuitamente — com exceção de lugares onde se paga pedágio — esse uso seria feito contra uma retribuição ao Governo Federal.

O SR. RUY BACELAR — O Presidente quer agilizar os trabalhos e louvo o seu desejo. Esse assunto é de importância fundamental para o País. A minha satisfação, eminente Diretor-Técnico da VALEC, é que essa experiência vai demorar muito para ser realizada neste País. Eu me sentiria temerário, até um pouco imprudente, em fazer uma experiência com tanto dinheiro, num País que tem tão pouco e que precisa tanto para outras obras, que acho de mais importância no momento. Mas como o negócio é a longo prazo, vamos jogar para a frente.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

Peço que toda e qualquer documentação que o nobre Relator requeira a qualquer autoridade — e que deverá ser feito por intermédio de V. Exª — seja distribuída uma cópia a todos os membros da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Fique tranqüilo; pois todos a receberão, e todos os requerimentos serão feitos através da Presidência.

O SR. MANSUETO DE LAVOR — Essa praxe já foi adotada pelo Presidente, quando nos mandou uma cópia, com muita antecedência, do relatório do Cel. Stanley Fortes Baptista. Acho que V. Exª o recebeu.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Mas eu não tinha o documento do GEIPOP, que V. Exª tem em mãos, quanto ao custo da obra, exibido hoje, pela manhã, por V. Exª. Nenhum membro o recebeu.

O SR. OLAVO PIRES — Esse é um gesto discriminatório do Presidente a V. Exª.

O SR. RUY BACELAR — Sr. Diretor, para complementar quanto custou a obra Carajás?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Três bilhões e quatrocentos, envolvendo a ferrovia, a mina e o Núcleo Habitacional de Carajás. A ferrovia foi da ordem de 1 bilhão e 400 milhões de dólares.

O SR. RUY BACELAR — É verdade que em 1972 ou 1973 ela estava orçada em 326 milhões de dólares, e depois passou para um bilhão e oitenta e quatro e extrapolou para um bilhão e trezentos e tanto?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — É possível que em 1973 nós a tivéssemos orçada em 326 milhões de dólares. Precisamos ver aí quais são as evoluções que ocorreram no dólar de 1973 a 1981, que foi um período de inflação alta nos Estados Unidos. Então, isso já significaria uma mudança muito grande ao longo de 13 ou 14 anos.

O SR. RUY BACELAR — Mas os dados que tenho aqui são 326 milhões em janeiro de 1973; um bilhão e oitenta e quatro em 1975, e um bilhão e trezentos e pouco em 1981.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Eu diria que, em 1973, esse estudo de um bilhão e 350, em 1981, ela foi executada — se V. Exª comparar a evolução do dólar nesse período — por um custo menor do que estava previsto em 1975. Eu não conheço esses orçamentos. Passei um período na ANSA, posterior a esse. Quando entrei lá, o orçamento já não era esse. Não tenho condições de analisar esse orçamento. Temos condi-

ções de analisar o orçamento que foi por nós apresentado ao Banco Mundial e que deu base a todo o estudo de viabilidade que foi feito. Esse orçamento de 3 bilhões e 600 milhões de dólares foi aprovado pelo Banco Mundial. Amanhã vai ser dito que o primeiro número da ferrovia era um milhão e quinhentos, quando nunca assumimos um número desses. Sempre assumimos o número de dois e quatrocentos. Não sei quem pode assumir hoje esse número de 300 milhões. Vai ser até difícil. Esse foi um fato acontecido há catorze anos. É uma geração de técnicos.

O SR. RUY BACELAR — Meu receio é o seguinte: há quem diga, a uma altura dessas — e a proporção é semelhante — que, se naquela época estava orçada em 326 e passou para um e trezentos e pouco, ou quatro vezes mais, essa ferrovia, que está orçada em 2.44, vai praticamente para dez, na proporção.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Inclusive, houve um pronunciamento de um ex-Ministro da Fazenda que falou isso aí. O que se poderia dizer para esse Ministro da Fazenda era basicamente o seguinte: eram projetos que eram viabilizados com orçamentos baixos. Todos os projetos neste Brasil foram viabilizados com orçamentos baixos. Não pretendemos viabilizar esse projeto nesses termos.

Quando fizemos o primeiro estudo para o Banco Mundial, na época, o dólar, que era o grosso da receita, estava baixo. O Banco Mundial, analisando o projeto, viu que tinha condições de ser viável, e era um dado que eu não sabia que existia; ele disse que o dólar oficial era "X", mas o valor relação cruzeiro/dólar que temos do Banco Mundial não é essa, e orçou uma receita com aquele valor de dólar que ele tinha e viabilizou o projeto aí. Pouco depois, aconteceu realmente a modificação da taxa de câmbio, que chegou ao número que o Banco Mundial tinha dado.

O SR. RUY BACELAR — Quando V. Sª fala no ex-Ministro, parece que é uma sintonia de todos os "ex". Ontem mesmo eu estava lendo uma declaração do ex-Presidente João Figueiredo. Olha, quando o ex-Ministro Delfim Netto disse que essa obra custará 10 bilhões, parece-me que ele está em sintonia com o ex-Presidente da República, o Presidente João Figueiredo, quando declarou, ontem eu li: — "A Perimetral Norte é muito mais importante do que a Ferrovia Norte-Sul, porque a Perimetral liga algumas tribos, pelo menos liga algumas tribos de índios e a Norte-Sul não liga nada a nada". Foram declarações do Presidente João Figueiredo.

O SR. ALEXANDRE COSTA — É porque ele não fez mesmo nada de maneira que o nada é o que ele conhece.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra ao nobre Senador Mansueto de Lavor, para fazer as suas perguntas.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu vou, apenas, fazer algumas perguntas rápidas, porque eu que sei que realmente, não apenas é o desejo do Presidente de estimular outras reuniões, sendo mais curtas e produtivas mas, também, em respeito aos técnicos e ao diretor de engenharia que estão aqui há tempo e precisamos liberá-los, também, o quanto antes. Houve esse imprevisto do prolongamento do primeiro depoi-

mento. Mas eu tenho que fazer algumas rápidas perguntas finais.

Já que estamos falando em dinheiro, e V. S.^a se referiu ao Banco Mundial, de onde vem mesmo o dinheiro para a construção da Ferrovia Norte-Sul? Quem vai financiar? Se não souber, se não for da sua alçada não tem problema porque pode-se perguntar ao Ministro.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Esse problema da origem dos recursos não é da minha alçada, mas temos uma série de informações que o Ministro colocou, que seria possibilidade do Fundo Nacional de Desenvolvimento e possibilidade do Orçamento Plurianual de Investimentos. Mas, são informações que não posso dar. Mas, o setor...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — O Sr. como Diretor de Engenharia está, realmente, comandando a obra.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Estou comandando a obra...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — E não sabe de que fonte vem esses recursos?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não tenho condições de garantir de que fonte vêm esses recursos.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tudo bem.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — A informação minha que V. Ex.^a vai ter será transpassada de terceiros.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tudo bem, obrigado.

A segunda pergunta é esta: a concorrência — se é que se pode chamar assim — a pré-qualificação foi realizada segundo informações do Presidente da VALEC, no dia 5 de fevereiro de 1987. Confere isso? Ocorre que a VALEC, naquela época, não era concessionária da Ferrovia Norte-Sul. Ela só recebeu essa concessão mediante o Decreto nº 94.176, que foi do dia 2 de abril de 1987, que deve ter sido publicado no dia 3 de abril. Portanto, como é que V. S.^a explica ela ter promovido a VALEC numa pré-qualificação, escolhido empresas, estabelecido requisitos, sem ser ainda concessionária? Como é possível isso?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Basicamente, tem aí uma pré-qualificação, não existe compromisso nenhum numa fase de pré-qualificação — na fase de pré-qualificação simplesmente se selecionam empresas que podem vir ou não a ser contratadas no futuro. Simplesmente, na época, por uma questão de adiantamento de cronograma, dentro daquela etapa que nós vimos, se dentro de um processo se puder antecipar determinadas etapas que não exijam compromisso, e como existia uma solicitação do Ministro no sentido de se executar a Ferrovia Norte-Sul, nós antecipamos essa etapa da pré-qualificação sem assumir compromisso nenhum. Poderíamos, simplesmente, no fim da etapa, dizer: a concessão não foi dada e a pré-qualificação está cancelada. A pré-qualificação não significa em adicional nenhum. Inclusive, esse esquema foi feito ainda na Valec, dentro da Vale do Rio Doce.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Diretor, a resposta informa mas não explica algu-

ma coisa. Realmente eu espero até — e é a sugestão que vou fazer depois deste depoimento ao Presidente e aos nobres membros desta CPI — que nós dediquemos um dia para trabalhar em cima da investigação dos aspectos legais da Ferrovia Norte-Sul. O que não será hoje, nobre Senador Alexandre Costa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Eu digo porque nós estamos inquirindo um Diretor de Engenharia.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Exatamente.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Isto cabe ao Ministro explicar como é que...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Estou inquirindo um Diretor de Engenharia, um técnico, mas, ao mesmo tempo, um administrador que foi responsável pela pré-qualificação das empresas e, também, pela concorrência posterior. Ocorre que essa pré-qualificação é uma etapa da concorrência, tanto é que houve atos que influenciaram positiva ou negativamente na concorrência. Então, já que V. S.^a não respondeu satisfatoriamente, nós vamos deixar para o dia, com outros depoentes, que tratamos aqui da legalidade. Agora, é muito estranho — eu registro e V. Ex.^a não explicou — como é que uma empresa que não tem a concessão, já pratica atos típicos de quem é concessionária. Como é que as empresas construtoras, as empreiteiras, iam confiar pura e simplesmente num compromisso. Isso é que se chama no interior de compromisso na folha, sem nada de prático, é um mero compromisso.

Eu quero registrar a minha estranheza e quero reiterar, também, que não há nenhuma obrigação de V. S.^a entrar no aspecto legal da questão. Então, também essa questão não fica respondida neste momento.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Senador, há um detalhe importante: no dia 21 de janeiro de 1987, já havia uma Exposição de Motivos do Senhor Presidente da República dizendo que a Valec seria concessionária da Ferrovia Norte-Sul. Então, eu não vejo...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Uma Exposição de Motivos, mas não havia o decreto que saiu no *Diário Oficial* — se não estou enganado — no dia 3 de abril. O ato foi no dia 2 de abril, assinado pelo Presidente José Sarney e o Ministro José Reinaldo e deve ter sido publicado no dia 3 de abril. Eu não vejo como, antes da publicação da concessão no *Diário Oficial*, tenha se praticado atos relativos à concessionária. Não vejo como. Mas, V. Ex.^a não está obrigado e nem se preocupe com isso. Isso é outra etapa dessa CPI.

Tenho a terceira pergunta: V. S.^a se referiu à questão da composição de preços. Eu gostaria de relacionar, como documentos que o Presidente pede a V. S.^a, tendo o cuidado de entregar, antes, ao Senador Alexandre Costa é fundamental a todos, que, realmente, eram muito interessantes — e desde já requiro à Presidência da CPI — os documentos relativos à composição de preços de Carajás e da Ferrovia Norte-Sul. Parece que tem uma comparação para ver se se termina com essa ideia de custos, que ainda não ficou resolvido totalmente. Eu pediria, então, esses documentos, as composições de preços.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Certo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. S.^a não tem problema em fornecer isso?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não, não.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — De Carajás e...

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — De Carajás, logicamente, eu teria que pedir autorização à Vale do Rio Doce para explicar.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Então, nesse caso eu peço que V. S.^a forneça a da Ferrovia Norte-Sul e de Carajás eu pediria ao Presidente que requisitasse diretamente da Vale do Rio Doce.

Mas, a minha pergunta é esta: V. S.^a se referiu a que o pagamento dessa composição feito às empreiteiras, seria uma parte em dinheiro — se não estou enganado — e 20% do pagamento seria em ações da própria VALEC. Confere essa informação?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Confere, no documento contratual reza que 20% serão feitos em empresa do sistema ferroviário brasileiro indicada pela Valec, podendo, inclusive, ser a Valec, como poderia ser a Rede Ferroviária Federal ou qualquer outra empresa pelo valor patrimonial da ação.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Valor patrimonial? Mas, no contrato, aliás vamos pedir cópia desse contrato...

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Cópia do contrato, pois não.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Já foi pedido ao Presidente. Vamos ter em mãos. É só uma questão de argumentação. Então, no contrato não está especificado que o pagamento é em 20% de ações da VALEC.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não está especificado, porque na época a Valec era uma companhia Ltda.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas, não é essa a minha pergunta. É 20% de qualquer empresa pública ferroviária, por exemplo, a Rede Ferroviária?...

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Poderia ser a Rede Ferroviária, porque na época não poderia ser específica.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Além da Rede Ferroviária e da VALEC, que ainda vai se transformar em S/A, pois hoje é sociedade limitada, quais são as outras empresas ferroviárias? No caso, como explicar, sendo reconhecidamente deficitária a Rede Ferroviária Federal. É ou não?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — A informação que eu tenho é que nos últimos dois anos a Rede Ferroviária Federal deu lucro.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Vamos verificar isto. O que é estranho é como essas empreiteiras aceitaram esse pagamento de 20% portanto uma parte considerável dos custos, em ações de empresas cuja rentabilidade é duvidosa, empresas que não têm as suas ações na Bolsa. Se fossem ações da petrobrás ou da própria Vale do Rio Doce — aí eu coloco no ponto de vista

do investimento das empreiteiras — seria ravoável. Mas, como é que se vai admitir que essas empreiteiras aceitem 20% de empresas ferroviárias nacionais, que é só uma, no momento, a Rede Ferroviária Federal ou Nacional, de rentabilidade no mínimo duvidosa, e a VALEC que nem sequer ainda não era constituída, na época de sociedade anônima? Suponho que esses 20% não têm nada a ver com o preço dos custos.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Um detalhe, Senador: a Rede Ferroviária Federal deu lucro nos três últimos exercícios e está em fase de se tornar uma sociedade anônima de capital aberto, com negociações previstas na bolsa, a curto prazo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Perfeito, vai se transformar. Então, os empreiteiros não foram bons empresários. Se fossem comprar ações, eles comprariam da Rede Ferroviária, da petrobrás ou da Vale do Rio Doce?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Na hora em que provavelmente eles tivessem liberdade de aplicar o seu dinheiro, eles o aplicariam em ações da petrobrás, ou, talvez, em outros investimentos próprios deles. Mas, como eles não tinham opção, porque nós colocamos que as condições que nós estamos licitando são essas, da hora que o cliente é o grande ganhador, até a hora da contratação, porque da hora da contratação em diante o proprietário perde toda e qualquer capacidade de negociar, na hora da contratação, colocamos todas as nossas condições: vocês vão contratar esses serviços, nestas condições, recebendo desta maneira; quem quiser aceitar, quem não quiser não aceita. O que nós colocamos foi que a parte — isso nós limitamos — do lucro na empresa do preço máximo, era fixado com base no percentual que seria pago em ações.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Então, as empreiteiras teriam seu lucro calculado pago em ações. Não vamos especular, mas fica uma dúvida que é preciso analisar e nós vamos comparar.

A última pergunta, sr. Diretor: Qual é a explicação objetiva, de como o jornalista Jânio de Freitas conseguiu publicar o resultado da concorrência, dias antes da sua divulgação oficial? Qual a explicação que V. Ex.^a traz para esta CPI sobre este fato?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não tenho nenhuma explicação a dar sobre o fato. Como o jornalista deve ser inquirido em breve, eu sugeriria que um dos Srs. fizesse essa pergunta diretamente a ele, porque ele poderá fornecer muito mais dados e tem mais condições de fornecer esse elemento do que eu, porque eu realmente não participei do processo, não sei como a informação chegou às mãos dele; aparentemente é uma informação bem dada e, assim, não sei como essa informação chegou quando ele a recebeu, que é um dado importante também. Então, não tenho nada a falar sobre o assunto.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas, Diretor, o jornalista é um profissional da imprensa que por lei não está obrigado a revelar suas fontes, e já disse o que tinha a dizer, através dos jornais. E, por sinal, usou um método muito interessante, objetivo e irrefutável, a tal ponto que a sua denúncia levou à anulação da concorrência. Pela coloca-

ção de V. S.^a, essa fonte só pode ter sido de dentro da VALEC, pois não é afirmação assim gratuita.

O SR. MAURO BORGES — Qual o interesse de se colocar isto nos jornais? A quem serviria essa publicação no jornal? Não seria mais fácil, se se quisesse dar conhecimento aos interessados, dar um telefonema para cada um?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Quería que o Presidente respondesse. Mas, a minha colocação é esta: V. S.^a diz que não sabe explicar e que o jornalista é que deve saber, porque foi ele que publicou. Mas, o fato é que ele publicou com antecedência. Isso ninguém nega. Agora, se V. S.^a acha que a fonte só ele sabe, V. S.^a não sabe, vamos raciocinar em cima dos fatos: Essa fonte não poderia estar com as empreiteiras, porque as empreiteiras não podiam saber. Essa fonte só poderia estar dentro da VALEC.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — No caso das empreiteiras, ela pelo menos saberia o valor de suas propostas.

Ela teria que avaliar a proposta das outras vinte. A VALEC teria que avaliar a proposta das vinte e uma, porque ela não tinha conhecimento de nenhuma das propostas. As propostas estavam em envelopes, lacrados no nosso escritório e o lacre foi aberto na frente de todos os concorrentes, o que é uma prática normal em sistema de licitação.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Então, a fonte foram as empreiteiras. V. S.^a exclui a VALEC?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Eu excluo a Valec de maneira absoluta. A fonte de informação do jornalista, eu não sei qual é. São duas informações que precisariam saber, conjecturando quando ele teve a informação, que é simplesmente uma informação importante, e como. A informação básica que nós podemos garantir é a seguinte: da Valec, não partiu.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — O problema é raciocinar. Essa fonte não poderia ser única; se foi das empreiteiras não poderia ser única, teria que ser de todas. Logo, as empreiteiras devem ter se reunido em algum lugar, em algum dia e feito um ajuste. Não é assim que V. S.^a conclui?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — A conjectura é de V. Ex.^a estou aqui sob juramento, e não posso fazer afirmações conjecturais.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Então, não tem nenhuma explicação para essa antecipação da divulgação do resultado da concorrência?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Uma comissão que se reuniu especificamente para isso, com tempo para isso, chegou a essa conclusão: Nós, dentro do esquema de conjecturas, que nós tivemos, que são iguais a de V. Ex.^a, agimos da única maneira que nós achamos que era justo agir: anulamos a concorrência. Não interessa se houve ou não combinação. Dentro da possibilidade de ter havido, simplesmente anulamos.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A comissão de investigação a que V. S.^a se refere é presidida pelo Presidente do GEIOT e conclui

que houve irregularidades processuais. Aliás, a concorrência nada mais é do que um processo, pois sua substância é um processo de concorrência. Inclusive, atribui a divulgação antecipada do resultado da pré-qualificação com uma das causas, talvez, segundo ele, desse possível ajuste. Como é que V. S.^a explica ter havido essa desobediência aos requisitos do Decreto-lei nº 2.300, e essas irregularidades apontadas nas conclusões da comissão de investigação?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Onde realmente a comissão aponta omissão e irregularidades.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Exatamente.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Em relação a não ter sido feito um processo, não está tudo arquivado junto, mas em pastas separadas e, em face de não termos seguido o rito dos documentos...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — É a comunicação antecipada.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — A comunicação antecipada é um fato muito simples. O documento de pré-qualificação era um documento público. Os dados de pré-qualificação eram um documento público. Então, não eram mais sigilosos.

O processo de cálculo das notas, que era perfeitamente lógico e objetivo, era na seguinte base: uma firma fez tanto volume e terraplanagem nos últimos dez anos; em obra ferroviária tem tantos pontos; fez tanto, tem tantos pontos. Isto era perfeitamente calculável de qualquer firma, por qualquer firma.

Como nós colocamos, no processo contratual, que esse fator nota ia ser importante, o que poderia acontecer era simplesmente o seguinte: decidida a concorrência, e nós disséssemos fulano ganhou, porque tem maior número de pontos, todas as firmas viriam em cima da Comissão de Licitação, querendo calcular os pontos das outras. Ora, simplesmente, seria tamanha a pressão sobre a Comissão, que eu não acho justo. Então, nós simplesmente, na véspera da concorrência, colocamos os pontos de todas as firmas, de maneira que todas soubessem, antecipadamente, qual era o seu número de pontos e qual era o número de pontos das outras, para que, caso tivessem alguma reclamação a fazer, fizessem a **priori**, antes da abertura das propostas, que nós, antes da abertura das propostas, analisaríamos e chegaríamos a uma conclusão. Não depois, com as propostas abertas, ficassem sujeitas a uma série de impugnações.

Foi um processo liso, foi um processo em que tentamos, da melhor maneira possível, ser transparentes e, se nós erramos em alguma etapa, nós simplesmente corrigimos todos os erros que nós pudemos ter cometido, quando simplesmente nós anulamos a concorrência.

Nós achamos que, dentro do processo da VALEC, nós agimos de uma maneira correta, transparente e legítima.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — É a pergunta final, somente um esclarecimento final. Vamos abstrair no caso de envolvimento da VALEC e das construtoras, que todas as perguntas são hipóteses para raciocínio. Não estamos acu-

sando ninguém, nem a VALEC, nem as construtoras.

Mas essa pergunta eu acho que V. S^a pode me responder, dentro de um raciocínio.

Abstraindo de quem procedeu a informação, será possível, por cálculos, por lógica matemática, ou por qualquer outra maneira que não seja o vazamento de informação, que o jornalista pudessem conhecer antecipadamente o resultado da concorrência?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eu pediria a V. S^a que desse a resposta a mais concisa possível.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Pois não.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex^a permite um aparte?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Quer que eu repita a pergunta?

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não, não a pergunta eu entendi perfeitamente. Na Polícia Federal, eu tive doze últimas perguntas. Eu perguntaria quantas últimas perguntas eu vou ter...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Essa é a última.

O SR. FRANCISCO P. DA CUNHA — Não, tudo bem. É só uma questão de... Eu diria que depende da época que o jornalista recebeu e publicou a informação. Se ele teve a informação naquele dia, não é um problema de vazamento, é um problema de conhecimento de propostas de outros concorrentes.

Nesse trabalho do julgamento da Comissão, está feito um quadro, onde, baseado na informação de 7 firmas, o sujeito sabendo o interesse por lote de 7 firmas, ele chega à conclusão do resultado final. Mas isso realmente só seria possível depois da entrega das propostas.

É uma hipótese admissível. Eu não defendo, nem ataco essa hipótese; é simplesmente uma hipótese possível.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Muito obrigado, eu não quero me alongar, muito obrigado.

O SR. — Quero chamar a atenção desta Comissão para o aspecto positivo relacionado aos 20% de ações, que as empresas seriam obrigadas a incluir isto como pagamento.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Continuando a nossa reunião. Não, faça o favor de sentar. V. S^a, se quiser nos dar o prazer de ficar mais um pouquinho aqui, teremos muito prazer, e nós aqui ainda teremos muitos assuntos a resolver. Aqui falou-se muito sobre o jornalista Jânio de Freitas. Eu fiz uma comunicação a ele, convidei, convoquei, para ele comparecer à reunião de hoje aqui. Mande passagem para São Paulo, aérea, reservei hotel para ele no Hotel Garvey, está aqui o ofício que eu mandei para ele, com aviso de recepção, e recebo, agora, à tarde, o seguinte telegrama do jornalista Jânio de Freitas:

"Senador João Menezes, DD Presidente da Comissão de Inquérito sobre a Ferrovia chamada Norte e Sul. Prezados Sr., informado por amigos de que minha presença era hoje esperada nessa Comissão presidida por V. Ex^a, cabe-me esclarecer que não recebi qual-

quer convite nesse sentido e a única comunicação a respeito recebi às 10:30 h de hoje, por telefonema da VARIG, à sucursal da Folha de S. Paulo, informando sobre passagem à minha disposição de São Paulo para Brasília. Esclareço, a propósito, que resido e trabalho no Rio de Janeiro, — não disse onde — solicito ainda atenção compreensiva de V. Ex^a e dos Srs. Senadores que compõem a Comissão para os pontos que se seguem:

a) Já expus, publicamente, o meu trabalho de jornalista, as informações por mim disponíveis a respeito do episódio Entidades Oficiais, Empresas e Pessoas, que deram ensejo a essa Comissão, não tendo qualquer acréscimo a fazer, de modo a justificar sequer o tempo que a mim dedicassem os Congressistas Constituintes;

b) Embora as mesmas razões já existissem, quando convidado a depor no inquérito da Polícia Federal, inequívocos aspectos intimidatórios de que se revestia esse convite levaram-me, no entanto, ao intuito de demonstrar concretamente de que não tenho motivos para intimidar-me, por ter apenas cumprido os meus deveres simultâneos de cidadão e jornalista — não temos nada com isso. Compareci, pois, para reproduzir aquilo mesmo que já havia publicado e assinado;

c) Dada à inutilidade, para essa Comissão de um depoimento meramente repetitivo, de que já tomei público e que já consta do acervo dessa Comissão, venho solicitar que V. Ex^s reconsiderem a necessidade de ouvir-me. Agradeço pela oportunidade desse esclarecimento e pela atenção ao solicitado, cordialmente, Jânio de Freitas."

Como vêem os Srs. aqui, ele faz uma exposição e acha que não tem mais nada a informar à Comissão, se não aquilo que foi publicado no Jornal, o que ele depôs na Polícia Federal.

De maneira que eu ponho aqui ao julgamento da Comissão esse assunto, para se verificar realmente da necessidade de prosseguir convocá-lo, de acordo com que as disposições legais que temos para fazer vir aqui, ou se vamos adiante nós nossos esclarecimentos, já que ele diz que nada mais temos a saber além daquilo que já pôs no Jornal, e parece-me que será interessante nós tomarmos vários depoimentos. Já temos para tomar, na próxima terça-feira, aqui o depoimento dos Governadores Henrique Santillo e Epitácio Cafeteira.

Gostaria de lembrar a V. Ex^s que o Deputado Manoel Moreira fez um pronunciamento na Câmara dos Deputados, publicado no jornal "Correio do Brasil", em 18 de maio de 1987, denunciando campanha de construtoras internacionais, inclusive citando nomes de algumas, como uma americana, uma italiana e uma coreana.

Completando ainda, penso que deveríamos chamar, aqui, representantes de duas empreiteiras; uma que tivesse mais ponto por essa relação que está aqui, a 213 é a maior.

O SR. RUY BACELAR — Já se convocou várias empreiteiras.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não recebi nada.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Ex^a vai receber oficialmente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não tenho bola de cristal. Lembrava que se convocasse a primeira, aqui, a que tivesse mais ponto, no caso, a Andrade Gutierrez e outra a Construtora Trate S/A. Antes de sair, há que se resolver o assunto do jornalista Jânio de Freitas.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a tem a palavra.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Acerca da informação que V. Ex^a traz sobre o jornalista Jânio de Freitas, que é a primeira parte, verifiquei se era o recibo de aviso com a assinatura do próprio destinatário, mas não o é. Esse...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — A resposta vem de lá.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Esse documento está provando que a correspondência foi, mas não prova que ele a recebeu, ainda mais morando no Rio de Janeiro e a correspondência foi para o jornal em São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Todos os outros as receberam.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Como Relator desta CPI, eu gostaria que o jornalista Jânio de Freitas viesse aqui.

O SR. MAURO BORGES — abrimos mão da vinda do jornalista, estaremos abrindo um precedente perigoso. a meu ver, ele deve vir.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Deixe-me concluir o meu ponto de vista.

O SR. MAURO BORGES — Daqui a pouco, ninguém vem na Comissão.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — É obrigado a vir. Se a Comissão decidir reiterar a convocação, ele virá. Não vamos discutir isso. O problema não é esse. Do meu ponto de vista de Relator, seria muito importante que o jornalista aqui viesse, para acrescentar alguma coisa aquilo a que S. S^a escreveu nos jornais. Para ele vir aqui simplesmente invocar a lei, dizendo "eu não revelo as fontes", invocando segredo profissional, acobertado por lei, do meu ponto de vista, não acrescenta nada. Não faço absoluta questão, desse ponto de vista, se ele não tem nada a acrescentar, conforme diz aqui, que venha para dizer isso. Aí, perderemos um precioso espaço, para ouvirmos o Governador de Goiás, o do Maranhão e outros depoimentos que estão relacionados. Esse o meu ponto de vista. Se o jornalista vai alegar a imunidade que a lei lhe dá de não revelar fontes, se ele não traz nada de novo além daquilo que já escreveu, voto pela não vinda do jornalista Jânio de Freitas.

Quanto às construtoras, segundo ponto, relacionei de viva voz e V. Ex^a parece que deferiu. Se V. Ex^a o quer, reitero, até por ofício, 5 (cinco) responsáveis construtoras, que conheço.

O SR. MAURO BORGES — Sr. Presidente, salvo melhor juízo, essa questão pode ser submetida à votação, isto é, do convite ou não da vinda do jornalista Jânio de Freitas, que é um grande jornalista e que poderia esclarecer muitas coisas sem quebrar o sigilo profissional. A meu ver, seu depoimento é de grande valia, sobretudo, graças ao grande conceito que S. S^a tem na imprensa brasileira.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vamos agir com todo interesse. Aqui, no telegrama, ele não disse que não virá. Se dissesse que não, mandávamos buscá-lo. Penso que será interessante ouvir primeiro algumas construtora e depois, quem sabe, nessa exposição obteremos alguma coisa. Fica em suspenso. Mandarei cancelar a reserva dele no Hotel Garvey e a passagem de Varig. Oportunamente, enviarei outra passagem aérea e farei a reserva no hotel. É uma sugestão.

O SR. OLAVO PIRES — Eu queria sugerir que a vinda do jornalista seja encaixada com a vinda de outra pessoa, para evitar essa perda de tempo que o nobre Relator mencionou. Julgo indispensável a vinda dele, para evitar precedente. Ele deve ter alguma coisa a dizer.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Ele não disse que não virá. Disse apenas que não recebeu a correspondência. Pode ser possível que isso tenha ocorrido.

Na próxima terça-feira, vamos começar a reunião bem mais cedo, às 9 horas da manhã. Vamos ter os dois Governadores. Quantas firmas são? Três ou quatro? Pretendo fazer reunião terça e quarta-feira.

O SR. RUY BACELAR — Sr. Presidente, sugiro a V. Exª que convide ou convoque ou solicite a presença do ex-Deputado e grande professor Vasco de Azevedo Netto para depor sobre a Ferrovia Norte-Sul.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Onde mora S. Sª?

O SR. RUY BACELAR — Na Bahia. Depois, fornecerei o endereço a V. Exª

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, apenas para lembrar a V. Exª que, de manhã, solicitei, para serem depoentes, a vinda das seguintes pessoas: professor Aécio dos Santos Cunha, da Universidade de Brasília; e ex-Ministro dos Transportes, Cloraldino Severo; Murilo Mendes da Construtora Mendes Júnior; o Sr. Sebastião Camargo, da Camargo Corrêa; o Sr. Norberto Odebrecht, da Norberto Odebrecht Construtora; o Sr. Eduardo Andrade, da Andrade Gutierrez e o Sr. Cecílio Rego de Almeida, da C.

R. Almeida. Foram essas as pessoas que solicitei para que compareçam à esta CPI.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Qual a ligação do professor Aécio Cunha com essa concorrência.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — O professor Aécio Cunha foi o coordenador da parte de agricultura do PRODIART. É o responsável por todos esses dados de produção agrícola da região onde passará a Ferrovia Norte-Sul. Pertence à equipe do PRODIART. A grande justificativa que se dá à Ferrovia, principalmente o Presidente do GEIPOT, é o incremento da produção agrícola na região, o aumento da produção e da produtividade. Quem coordenou toda essa parte do planejamento agrícola da região foi o professor Aécio dos Santos Cunha.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vamos convocar o Professor Aécio Cunha, o Dr. Vasco Netto, Andrade Gutierrez.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Entre-guei, amanhã, a relação a V. Exª

O SR. ALEXANDRE COSTA — Pedi que ampliasse o convite a todas as empreiteiras que concorreram, principalmente às que foram desclassificadas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — São dez no total. Vou convidar essas 4 primeiras: a Andrade Gutierrez, Construção e Comércio Camargo Corrêa, Mendes Júnior, Companhia CBPO. Temos agora mais duas.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, pediria que V. Exª e os Companheiros ouvissem minha sugestão. Nesse caso, eu negociaria com os companheiros da Comissão a relação dessas empreiteiras. Que ficassem três empreiteiras das que ganharam a concorrência e duas das que não ganharam. Seriam cinco que viriam aqui. Eu gostaria que V. Exª submetesse isso ao Plenário.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Quais são as que não ganharam?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Uma é a OAS... Qual é a outra, você que é do ramo, Ruy?

O SR. RUY BACELAR — Parece-me que CONSTECA.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Aqui tem uma CONSTAN e uma EIT. Então, fica a Andrade Gutierrez, a Camargo Corrêa, a Murilo Mendes Júnior e a OAS.

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Relator, não há nenhuma razão para essa correria; vamos decidir isso amanhã, com calma.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Mas, para isso é preciso maioria, já que está se votando. E, já que nós estamos aqui, votáremos.

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Relator, não há razão para fazer nada de afogadilho. V. Exª encaminha amanhã, que é o postulante, um ofício para o Sr. Presidente, pautado em observações mais profundas, mais concretas, o que é muito melhor do que fazer o pedido de uma forma atabalhoada.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Senador, nós temos que ganhar espaço, porque tem que mandar pelo correio...

O SR. OLAVO PIRES — Nós encaminhamos isso amanhã até a hora do almoço.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não, Sr. Presidente, eu concordei com a convocação do professor da universidade que trabalhou no PRODIAT e peço, ao mesmo tempo, que seja também convocado o Dr. Alberto Noma, que também trabalhou no PRODIAT, para que venha juntamente com o professor.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Então, a próxima reunião, V. Exª já ficam notificados, será terça-feira, às 9 horas da manhã.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Antes de encerrar, Sr. Presidente, eu gostaria de agradecer à exposição do Dr. Paulo, que foi muito útil para o meu relatório.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — A Presidência agradece a presença de todos os Srs., deixando marcada a próxima reunião para terça-feira, às 9 horas.

(Está encerrada a presente reunião.)