



DIÁRIO

República Federativa do Brasil DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLII — Nº 67

SEXTA-FEIRA, 2 DE OUTUBRO DE 1987

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

RESOLUÇÃO Nº 110, DE 1987

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

RETIFICAÇÃO

Na publicação feita no **DCN** (Seção II) de 15-9-87, na página 1953, no seu artigo 1º,

Onde se lê:

junto à Caixa Econômica Federal...

Leia-se:

junto à Caixa Econômica Estadual...

SUMÁRIO

1 — Ata da 6ª Reunião, em 1º de outubro de 1987

1.1 — ABERTURA

1.1.1 — Comunicação da Presidência

— Inexistência de **quorum** para a abertura da sessão.

1.1.2 — Designação da Ordem do Dia da próxima sessão

1.2 — ENCERRAMENTO

2 — EXPEDIENTE DESPACHADO

2.2.1 — Mensagens do Senhor Presidente da República

— Nº 207/87 (nº 321/87, na origem), pela qual o Senhor Presidente da República solicita autorização para que o Governo do Estado do Rio de Janeiro possa elevar, em caráter excepcional, e temporariamente, o limite de endividamento daquela unidade federativa, a fim de que possa emitir títulos de responsabilidade no valor que menciona.

— Nº 208/87 (nº 324/87, na origem), restituindo autógrafos do Projeto de Lei da Câmara nº 33/87 (nº 130/87, na Casa de origem), que, sancionado, se transformou na Lei nº 7.618, de 30 de setembro de 1987.

2.2.2 — Ofício do Presidente do Supremo Tribunal Federal

— Nº S-40/87 (nº 192/87, na origem), encaminhando ao Senado Federal cópias das notas taquigráficas e do acórdão proferido pelo Supremo Tribunal Federal nos autos do Re-

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.

curso Extraordinário nº 112.401-6, o qual declarou a inconstitucionalidade do art. 57 do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 174, de 20-11-40, do Estado do Rio Grande do Sul.

2.2.3 — Projeto de Lei

— Projeto de Lei do Senado nº 34/87, de autoria do Sr. Senador Jamil Haddad, que dispõe sobre a data do pagamento de salários aos empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho.

2.2.4 — Requerimentos

— Nº 152/87, de autoria do Sr. Senador Mauricio Corrêa, solicitando o desarquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 320/85.

— Nº 153/87, de autoria do Sr. Senador Mauro Benevides, solicitando autorização do

Senado Federal para participar da Delegação do Brasil à Quadragésima Segunda Sessão da Assembléia Geral das Nações Unidas — ONU.

— Nº 154/87, de autoria do Sr. Senador José Agripino Maia, solicitando autorização do Senado Federal para participar da Delegação do Brasil à Quadragésima Segunda Sessão da Assembléia Geral das Nações Unidas — ONU.

3 — SECRETARIA GERAL DA MESA

— Resenha das matérias apreciadas de 1º a 30 de setembro de 1987.

4 — ATOS DA COMISSÃO DIRETORA DO SENADO FEDERAL

— Nºs 56 e 57, de 1987.

5 — ATOS DO PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL

— Nºs 204 a 206, de 1987.

6 — PORTARIAS DO DIRETOR-GERAL DA SECRETARIA DO SENADO FEDERAL

— Nºs 24 e 25, de 1987.

7 — ATAS DE COMISSÕES

8 — MESA DIRETORA

9 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

10 — COMPOSIÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES

Ata da 6ª Reunião, em 1º de outubro de 1987

1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 48ª Legislatura

Presidência do Sr. Dirceu Carneiro.

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

— Aluísio Bezerra — Nabor Júnior — Leopoldo Peres — Aureo Mello — Odacir Soares — Ronaldo Aragão — Olavo Pires — João Menezes — Almir Gabriel — Jarbas Passarinho — Alexandre Costa — Edison Lobão — João Lobo — Chagas Rodrigues — Hugo Napoleão — Virgílio Távora — Cid Sabóia de Carvalho — Mauro Benevides — José Agripino — Lavóisier Maia — Marcondes Gadelha — Humberto Lucena — Raimundo Lira — Marco Maciel — Mansueto de Lavor — Guilherme Palmeira — Teotônio Vilela Filho — Albano Franco — Francisco Rollemberg — Lourival Baptista — Luiz Viana — Jutahy Magalhães — Ruy Bacelar — José Ignácio Ferreira — Gerson Camata — João Calmon — Afonso Arinos — Nelson Car-

neiro — Alfredo Campos — Ronan Tito — Severo Gomes — Fernando Henrique Cardoso — Mauro Borges — Iram Saraiva — Irapuan Costa Júnior — Pompeu de Souza — Mauricio Corrêa — Meira Filho — Louremberg Nunes Rocha — Mendes Canale — Rachid Saldanha Derzi — Wilson Martins — José Richa — Dirceu Carneiro — Nelson Wedekin — Carlos Chiarelli — José Fogaça.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — A lista de presença acusa o comparecimento de 57 Srs. Senadores. Entretanto, não há em Plenário o **quorum** regimental para abertura da sessão. Nos termos do § 2º do art. 180 do Regimento Interno, o expediente que se encontra sobre a mesa será despachado pela Presidência, independente de leitura.

Nestas condições, vou encerrar a presente reunião, designando para a sessão ordinária de segunda-feira, dia 5, a seguinte

ORDEM DO DIA

1

Votação, em turno único, do Requerimento nº 19, de 1987, de autoria do Senador Severo Gomes, solicitando, nos termos do art. 367 do Regimento Interno, o desarquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 99, de 1986, de sua autoria, que estabelece medidas de proteção aos interesses brasileiros contra práticas discriminatórias adotadas por outros países.

2

Votação, em turno único, do Requerimento nº 36, de 1987, de autoria do Senador Pompeu de Souza, solicitando, nos termos do art. 367, do Regimento Interno, o desarquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 114, de 1984, do Senador Henrique Santillo, que "dispõe sobre a criação de um conselho de desenvolvimento para a região geoeconômica de Brasília".

3

Votação, em turno único, do Requerimento nº 51, de 1987, de autoria do Senador Roberto Campos, solicitando, nos termos do art. 367, do Regimento Interno, o desarquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 133, de 1983, de sua autoria, que reforça o fundo de assistência ao desemprego e dispõe sobre o auxílio desemprego.

4

Votação, em turno único, do Requerimento nº 103, de 1987, de autoria do Senador Jarbas Passarinho, solicitando, nos termos do art. 367, do Regimento Interno, o desarquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 262, de 1979, de autoria do Senador Humberto Lucena, que estabelece condições para a transferência do controle do capital de empresa nacional para pessoa jurídica estrangeira, em tramitação conjunta com o Projeto de Lei da Câmara nº 68, de 1979, que define o comportamento exigível às empresas que operam no território nacional, sob o controle de capital estrangeiro.

5

Votação, em turno único, do Requerimento nº 145, de 1987, de autoria do Senador Teotônio Vilela Filho, solicitando, nos termos regimentais, informações junto ao Ministério das Minas e Energia relativas a incentivos concedidos na área de energia elétrica a grandes consumidores.

6

Votação, em turno único, do Requerimento nº 149, de 1987, de autoria do Senador Jutahy Magalhães, solicitando, nos termos regimentais, informações junto ao Banco Central com a finalidade de instruir a tramitação do Projeto de Lei do Senado nº 101, de 1984.

7

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 20, de 1987 (nº 3/87, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que dispõe sobre o aproveitamento dos servidores da Empresa de Engenharia e Construção de Obras Especiais S.A. — ECEX — no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem — DNER. (Dependendo de parecer.)

8

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 35, de 1987 (nº 5.532/85, na Casa de origem), que dispõe sobre a profissão de trabalhador de bloco e determina outras providências. (Dependendo de parecer.)

9

Mensagem nº 146, de 1987 (nº 243/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizado

o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, a emitir títulos de sua responsabilidade no valor de Cz\$ 497.853.367,20 (quatrocentos e noventa e sete milhões, oitocentos e cinquenta e três mil, trezentos e sessenta e sete cruzados e vinte centavos). (Dependendo de parecer.)

10

Mensagem nº 147, de 1987 (nº 244/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizado o Governo do Estado do Rio Grande do Sul a elevar, temporariamente, em Cz\$ 1.917.745.482,51 (um bilhão, novecentos e setessete milhões, setecentos e quarenta e cinco mil, quatrocentos e oitenta e dois cruzados e cinquenta e um centavos), o montante de sua dívida consolidada. (Dependendo de parecer.)

11

Mensagem nº 177, de 1987 (nº 278/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Prata, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor equivalente, em cruzados, a 100.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

12

Mensagem nº 180, de 1987 (nº 281/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Timóteo, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 450.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

13

Mensagem nº 181, de 1987 (nº 282/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Ubá, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 240.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

14

Mensagem nº 182, de 1987 (nº 283/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Várzea da Palma, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 77.067,67 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

15

Mensagem nº 194, de 1987 (nº 303/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Bom Jesus da Lapa, Estado da Bahia, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 96.167.717 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

16

Mensagem nº 199, de 1987 (nº 308/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Imperatriz, Estado do Maranhão, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 525.159 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

17

Mensagem nº 200, de 1987 (nº 309/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Macaíba, Estado do Rio Grande do Norte, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 60.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

18

Mensagem nº 201, de 1987 (nº 310/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Salto de Pirapórá, Estado de São Paulo, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 11.457,62 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

19

Mensagem nº 207, de 1987 (nº 321/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizado o Governo do Estado do Rio de Janeiro a elevar, em caráter excepcional e temporariamente, o parâmetro estabelecido no item II do art. 2º da Resolução nº 62, de 28-10-75, modificada pela de nº 93, de 11-10-76, ambas do Senado Federal, de modo a permitir o registro de uma emissão de 36.730.000 Obrigações do Tesouro do Estado do Rio de Janeiro. (Dependendo de parecer.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Está encerrada a reunião.

(Levantar-se a reunião às 10 horas e 35 minutos.)

EXPEDIENTE

Despachado nos termos do § 2º do art. 180 do Regimento Interno.

MENSAGENS DO SENHOR PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Nº 207, de 1987 (nº 321/87, na origem), de 28 de setembro do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República, nos termos do art. 42, item VI, da Constituição, e de acordo com o art. 2º da Resolução nº 93/76, do Senado Federal, solicita autorização para que o Governo do Estado do Rio de Janeiro possa elevar, em caráter excepcional e temporariamente, o limite de endividamento daquela unidade federativa, a fim de que possa emitir títulos de sua responsabilidade, no montante de Cz\$ 11.405.766.900,00 (onze bilhões, quatrocentos e cinco milhões, setecentos e sessenta e seis mil e novecentos cruzados), equivalentes a 36.730.000 Obrigações do Tesouro do Estado do Rio de Janeiro.

Será incluído oportunamente em Ordem do Dia.

Nº 208/87 (nº 324/87, na origem), de 30 de setembro do corrente ano, restituindo autógrafos do Projeto de Lei da Câmara nº 33, de 1987 (nº 130/87, na Casa de origem), que acrescenta e altera dispositivos da Lei nº 7.301, de 29 de março de 1985, que reorganiza os Quadros Complementares de Oficiais da Marinha.

(Projeto que sancionado se transformou na Lei nº 7.618, de 30 de setembro de 1987.)

OFÍCIO

Do Presidente do Supremo Tribunal Federal

Nº S/40/87 (nº 192/87, na origem), de 25 de setembro do corrente ano, encaminhando ao Senado Federal cópias das notas taquigráficas e do acórdão proferido pelo Supremo Tribunal Federal nos autos do Recurso Extraordinário nº 112.401-6, o qual declarou a inconstitucionalidade do art. 57 do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 174, de 20-11-40, do Estado do Rio Grande do Sul.

(À Comissão de Constituição e Justiça.)

PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 34, de 1987

Dispõe sobre a data do pagamento de salários aos empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O parágrafo único do art. 459 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 459.

Parágrafo único. Quando o pagamento houver sido estipulado por mês, deverá ser efetuado, o mais tardar, até o primeiro dia útil do mês subsequente ao vencido; quando houver sido estipulado por quinzena ou semana, deverá ser efetuado até o primeiro dia útil seguinte ao período vencido."

Art. 2º Fica acrescentado ao art. 510 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, um parágrafo único com a seguinte redação:

"Art. 510.
Parágrafo único. No caso de infração do art. 459 e seu parágrafo único, será aplicada a multa de um dia de salário por dia de atraso."

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

A regra do art. 459 da CLT diz respeito à data de pagamento dos salários. Tendo em vista o nível reconhecidamente baixo de salário do trabalhador brasileiro, constitui, sem dúvida, um abuso, a faculdade de que dispõe o empregador de pagar a remuneração de seus empregados até o décimo dia útil do mês seguinte ou até o quinto dia da semana seguinte.

A norma existente só se justificaria se vigorante outra prevendo que nenhuma dívida do assalariado pudesse ser cobrada antes dos dez primeiros dias úteis da quinzena, conforme a circunstância.

Por outro lado, não há multa para o atraso de pagamento dos salários (com exceção do pagamento judicial e esse mesmo não compensa o prejuízo do trabalhador).

Na verdade, o pagamento dos salários deve ser feito no último dia útil do mês trabalhado, ou quinzena, determinando-se multa, por dia de atraso, significativa, para o caso de pagamento extrajudicial.

Assim, além do pagamento em dobro da parte incontroversa da questão, caso a empresa não a deposite no prazo legal, o trabalhador terá direito a receber seu pagamento (salário) acrescido de multa correspondente aos dias que levou para recebê-lo. Por óbvio, se o empregador não realizar o pagamento atrasado com a multa devida, o empregado ajuizará a respectiva cobrança.

Sala das Sessões, 1º de outubro de 1987. — **Jamil Haddad.**

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI Nº 5.452,
DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

Art. 459. O pagamento do salário, qualquer que seja a modalidade de trabalho, não deve ser estipulado por período superior a um mês, salvo no que concerne a comissões, percentagens e gratificações.

Parágrafo único. Quando o pagamento houver sido estipulado por mês, deverá ser efetuado, o mais tardar, até o décimo dia útil do mês subsequente ao vencido. Quando houver sido estipulado por quinzena ou semana, deve ser efetuado até o quinto dia útil.

Art. 510. Pela infração das proibições constantes deste título, será imposta à empresa a multa de valor igual a 10 (dez) valores de referência regionais, elevada ao dobro, no caso de reincidência, sem prejuízo das demais cominações legais.

À publicação

REQUERIMENTOS

REQUERIMENTO Nº 152, de 1987

Sr. Presidente:

Nos termos do disposto no art. 367 do Regimento Interno, requero o desarquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 320, de 1985, de autoria do Senador Roberto Saturnino, feita a reconstituição do processo, se necessário.

Sala das Sessões, 30 de setembro de 1987. — **Maurício Corrêa.**

Será incluído em Ordem do Dia.

REQUERIMENTO Nº 153, de 1987

Tendo sido convidado a participar da Delegação do Brasil à Quadragésima Segunda Sessão da Assembleia Geral da ONU, solicito me seja concedida autorização para desempenhar essa missão, nos termos dos arts. 36, § 2º da Constituição, e 44 do Regimento Interno.

Esclareço que deverei estar ausente do País durante cerca de 28 dias.

Sala das Sessões, 1º de outubro de 1987. — **Mauro Benevides.**

REQUERIMENTO Nº 154, de 1987

Tendo sido convidado a participar da Delegação do Brasil à Quadragésima Segunda Sessão da Assembleia Geral da ONU, solicito me seja concedida autorização para desempenhar essa missão, nos termos dos arts. 36, § 2º da Constituição, e 44 do Regimento Interno.

Esclareço que deverei estar ausente do País durante cerca de 28 dias.

Sala das Sessões, 1º de outubro de 1987. — **José Agripino Maia.**

SECRETARIA GERAL DA MESA

(Resenha das matérias apreciadas de 1º a 30 de setembro de 1987 — art. 293, II, do Regimento Interno.)

Projetos aprovados e enviados à sanção

— Projeto de Lei da Câmara nº 30, de 1987 (nº 211/87, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que autoriza o Poder Executivo a abrir créditos adicionais até o limite de Cz\$ 319.562.900.000,00 (Trezentos e dezenove bilhões, quinhentos e sessenta e dois milhões e novecentos mil cruzados) e dá outras providências. Sessão: 3-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Lei da Câmara nº 18, de 1987 (nº 8.384/86, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que dispõe sobre a liquidação de débitos previdenciários de instituições educacionais e culturais. Sessão: 21-9-87.

— Projeto de Lei da Câmara nº 31, de 1987 (nº 180/87, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que reorganiza o Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha — CAFRM. Sessão: 22-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Lei da Câmara nº 32, de 1987 (nº 7.782/86, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que fixa os valores de retribuição do Grupo-Atividades de Fiscalização de Combustíveis e dá outras providências. Sessão: 22-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Lei da Câmara nº 33, de 1987 (nº 130/87, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que acrescenta e altera dispositivos da Lei nº 7.301, de 29 de março de 1985, que reorganiza os quadros complementares de oficiais da Marinha. Sessão: 22-9-87 (extraordinária).

Projetos aprovados e enviados à promulgação

— Projeto de Resolução nº 133, de 1987, que 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 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 3-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 134, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Almenara, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 85.000 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 3-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 135, de 1987, que 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. Sessão: 3-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 136, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Bambuí, Estado de Minas Gerais a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 40.000 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 3-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 137, de 1987, que 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. Sessão: 3-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 138, de 1987, que 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. Sessão: 3-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 139, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Brumadinho, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 110.000 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 3-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 140, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Gualba, Estado do Rio Grande do Sul, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 209.863,30 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 3-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 141, de 1987, que 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 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 3-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 101, de 1987, de autoria da Comissão de Constituição e Justiça, que suspende a execução do art. 9º, da Lei nº 2.322, de 2 de agosto de 1982, do Município de Paulista, do Estado de Pernambuco. Sessão: 21-9-87.

— Projeto de Resolução nº 142, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Petrolina, Estado de Pernambuco, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 80.000 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 21-9-87.

— Projeto de Resolução nº 143, de 1987, que autoriza 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. Sessão: 21-9-87.

— Projeto de Resolução nº 144, de 1987, que autoriza 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. Sessão: 21-9-87.

— Projeto de Resolução nº 145, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Buritiz, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 39.935,78 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 21-9-87.

— Projeto de Resolução nº 146, de 1987, que autoriza 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. Sessão: 21-9-87.

— Projeto de Resolução nº 147, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Iguatama, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 18.796,99 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 21-9-87.

— Projeto de Resolução nº 148, de 1987, que autoriza 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. Sessão: 21-9-87.

— Projeto de Resolução nº 149, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Três Passos, Estado do Rio Grande do Sul, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 80.000 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 22-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 150, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Bento Gonçalves, Estado do Rio Grande do Sul, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 80.000 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 22-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 151, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Perdigoão, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 25.000 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 22-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 152, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Bom Jesus da Lapa, Estado da Bahia, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 20.676,69 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 22-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 153, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Teresina, Estado do Piauí, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 439.743,04 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 22-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 154, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Coromandel, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 56.390,98 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 23-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 155, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de São João Evangelista, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 43.642,63 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 23-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 156, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Serra do Salitre, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 32.007,13 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 23-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 157, que autoriza a Prefeitura Municipal de Teresina, Estado do Piauí, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 407.777 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 23-9-87 (extraordinária).

— Projeto de Resolução nº 158, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Imperatriz, Estado do Maranhão, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 209.863,31 Obrigações do Tesouro Nacional. Sessão: 23-9-87 (extraordinária).

Requerimento aprovado

— Requerimento nº 133, de autoria do Senador Alfredo Campos, solicitando, nos termos regimentais, o desarquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 73, de 1986, do Senador José Frangelli, alterando a redação dos arts. 18, 27, 33 e 34 da Lei nº 5.197, de 3 de janeiro de 1967, que dispõe sobre a proteção à fauna e dá outras providências. Sessão: 3-9-87 (extraordinária).

ATO DA COMISSÃO DIRETORA Nº 056, de 1987

Dispõe sobre admissão e dispensa dos ocupantes de empregos de Assessor Técnico e de Secretário Parlamentar, e dá outras providências.

A Comissão Diretora do Senado Federal, no uso de sua competência regimental e regulamentar, resolve:

Art. 1º A admissão para os empregos de Assessor Técnico e de Secretário Parlamentar, regulada pela Resolução nº 130, de 1980, e pelo Ato da Comissão Diretora nº 12, de 1978, será efetivada a partir da data da entrada do processo respectivo, no Protocolo Administrativo.

Art. 2º Durante o mês de janeiro de cada ano, os ocupantes dos empregos de que trata este Ato, gozarão, obrigatoriamente, 30 (trinta) dias de férias.

Parágrafo único. Quando houver convocação extraordinária do Congresso Nacional no mês de janeiro, o gozo das férias ficará automaticamente transferido para o mês de julho subsequente.

Art. 3º Ao final da legislatura, o Diretor-Geral do Senado Federal providenciará a dispensa dos ocupantes dos empregos de Assessor Técnico e de Secretário Parlamentar que hajam sido indicados por Senadores que não foram reeleitos.

Art. 4º Este ato entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão Diretora, 30 de setembro de 1987. — **Humberto Lucena**, Presidente — **José Ignacio Ferreira** — **Lourival Baptista** — **Jutahy Magalhães** — **Dirceu Carneiro**.

ATO DA COMISSÃO DIRETORA Nº 057, de 1987

A Comissão Diretora do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe confere o Regimento

Interno, e nos termos dos arts. 7º, 53, 62, e 512, §§ 3º e 5º, do Regulamento Administrativo do Senado Federal, aprovado pela Resolução nº 58, de 1972, e alterações posteriores, e tendo em vista o que dispõe o Ato nº 10, de 1979, resolve:

Art. 1º Fica alterado, na conformidade das discriminações constantes dos Quadros I a V, anexos, o Orçamento Interno do Fundo do Centro Gráfico do Senado Federal — FUNCEGRAF, para o exercício financeiro de 1987.

Art. 2º Este ato entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão Diretora, 30 de setembro de 1987. — **Humberto Lucena**, Presidente — **José Ignácio Ferreira** — **Lourival Baptista** — **Jutahy Magalhães** — **Dirceu Carneiro**.

0200. — SENADO FEDERAL
0202 — FUNDO DO CENTRO GRAFICO DO SENADO FEDERAL — FUNCEGRAF

EXERCÍCIO DE 1987 - 1ª ALTERAÇÃO

RECEITA

21/05/87

Em R\$

ANEXO I

CODIGO	DESCRIÇÃO	RUBRICAS	FONTE	SITUAÇÃO ANTERIOR SALDO INICIAL	RUBRICAS	FONTE	SITUAÇÃO ATUAL SALDO FINAL
	RECURSOS ORDINÁRIOS			200.000,00			200.000,00
	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES						
	Recursos consignados no Orçamento Geral da União, nos termos dos parágrafos 3º e 4º do artigo 483, da Resolução 57/76, do Senado Federal, a serem repassados ao FUNCEGRAF.....	200.000,00	50		200.000,00	50	
	RECURSOS DE OUTRAS FONTES			10.000.000,00			42.659.052,90
	RECEITAS CORRENTES						
	Receita Operacional, oriunda de Órgãos da União, a ser executada nos termos do § 2º, do art. 4º, do Ato nº 10/80, da Comissão Diretora do Senado Federal..	10.000.000,00	90		10.000.000,00	90	
	Saldo positivo do FUNCEGRAF, verificado no fim do exercício de 1986 (parágrafo único do artigo 7º do Ato nº 10/79, da Comissão Diretora do Senado Federal; artigo 1º do Regulamento Administrativo do Senado Federal, aprovado pela Resolução 58/72, com a nova redação dada pela Resolução nº 57/76).....	-	-	-	32.659.052,90	90	
SITUAÇÃO ANTERIOR							
RECEITA TRANSFERIDA	RECEITA PATRONAL	RECEITA INDUSTRIAL	TRANSF. CORRENTES	RECEITAS CORRENTES TOTAL	RECEITAS CORRENTES TOTAL	RECEITAS DE CAPITAL TOTAL	RECEITA TOTAL
-	-	-	200.000,00	10.000.000,00	10.200.000,00	-	10.200.000,00
SITUAÇÃO ATUAL							
-	-	-	200.000,00	42.659.052,90	42.859.052,90	-	42.859.052,90

SENADO FEDERAL FUNDO DO CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL - FUNCEGRAF EXERCÍCIO DE 1987 - 1ª Alteração				RECURSOS DE TODAS AS FONTES PROGRAMA DE TRABALHO 21.05.87 EM Czf\$ ANEXO II			
CODIGO	ESPECIFICAÇÃO	PROJETOS	ATIVIDADES	TOTAL	PROJETOS	ATIVIDADES	TOTAL
02102. 01070212.232	LEGISLATIVA.....			10.200.000,00			42.859.052,90
	ADMINISTRAÇÃO.....			10.200.000,00			42.859.052,90
	Contribuição ao Fundo do Centro Gráfico do Senado Federal.		10.200.000,00			42.859.052,90	
	TOTAL..	-	10.200.000,00	10.200.000,00			

SENADO FEDERAL FUNDO DO CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL - FUNCEGRAF EXERCÍCIO DE 1987 - 1ª ALTERAÇÃO				RECURSOS DE TODAS AS FONTES NATUREZA DA DESPESA 21/05/87 Czf\$ ANEXO II			
CODIGO	ESPECIFICAÇÃO	PROJETOS	ATIVIDADES	TOTAL	PROJETOS	ATIVIDADES	TOTAL
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES.....	-	-	-	-	-	2.700.000,00
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO.....	-	-	-	-	-	2.700.000,00
3.1.2.0	Material de Consumo.....	70.000,00	-	1.000.000,00	1.070.000,00		
3.1.3.0	Serviços de Terceiros e Encargos.....	70.000,00	-	1.460.000,00	1.530.000,00		
3.1.3.1	Remuneração de Serviços Pessoais.....	30.000,00	-	460.000,00	490.000,00		
3.1.3.2	Outros Serviços e Encargos.....	40.000,00	-	1.000.000,00	1.040.000,00		
3.1.9.0	Diversas Despesas de Custeio.....	60.000,00	-	40.000,00	100.000,00		
3.1.9.2	Despesas de Exercícios Anteriores.....	60.000,00	-	40.000,00	100.000,00		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL.....	-	-	-	-	-	7.500.000,00
4.1.0.0	INVESTIMENTOS.....	-	-	-	-	-	7.300.000,00
4.1.1.0	Obras e Instalações.....	-	-	1.000.000,00	1.000.000,00		
4.1.2.0	Equipamentos e Material Permanente.....	-	-	6.200.000,00	6.200.000,00		
4.1.9.0	Diversos Investimentos.....	-	-	100.000,00	100.000,00		
4.1.9.2	Despesas de Exercícios Anteriores.....	-	-	100.000,00	100.000,00		
4.2.0.0	INVERSÕES FINANCEIRAS.....	-	-	-	-	-	200.000,00
4.2.5.0	Aquisição de Títulos Representativos de Capital já Integralizado.....	-	-	200.000,00	200.000,00		
TOTAL DESP. CORRENTES		2.700.000,00	2.700.000,00	7.300.000,00	7.300.000,00		
TOTAL DESP. DE CAPITAL		-	-	7.500.000,00	7.500.000,00		
TOTAL DESP.		2.700.000,00	2.700.000,00	14.800.000,00	14.800.000,00		

0200 — SENADO FEDERAL 0202 — FUNDO DO CENTRO GRAFICO DO SENADO FEDERAL — FUNCEGRAF EXERCÍCIO DE 1987 — 1ª ALTERAÇÃO		RECURSOS DE TODAS AS FONTES ANEXO III 21/05/87 Em Czs	
SITUAÇÃO ATUAL			
CODIGO	DESCRIÇÃO	DEBITOS	CREDITOS
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES.....	-	14.000.000,00
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO.....	-	14.000.000,00
3.1.2.0	Material de Consumo.....	70.000,00	9.930.000,00
3.1.3.0	Serviços de Terceiros e Encargos.....	70.000,00	4.000.000,00
3.1.3.1	Remuneração de Serviços Pessoais.....	30.000,00	970.000,00
3.1.3.2	Outros Serviços e Encargos.....	40.000,00	2.980.000,00
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL.....	-	28.659.052,90
4.1.0.0	INVESTIMENTOS.....	-	28.659.052,90
4.1.1.0	Obras e Instalações.....	-	1.000.000,00
4.1.2.0	Equipamentos e Material Permanente.....	60.000,00	27.599.052,90
4.2.0.0	INVERSÕES FINANCEIRAS.....	-	200.000,00
4.2.5.0	Aquisição de Títulos Representativos de Capital já Integralizado.....	-	200.000,00
TOTAL		130.000,00	42.859.052,90
TOTAL DEBITOS		130.000,00	
TOTAL CREDITOS			42.859.052,90

0200 — SENADO FEDERAL 0202 — FUNDO DO CENTRO GRAFICO DO SENADO FEDERAL — FUNCEGRAF EXERCÍCIO DE 1987 — 1ª ALTERAÇÃO		RECURSOS DE TODAS AS FONTES ANEXO IV 21/05/87 Em Czs	
SITUAÇÃO ANTERIOR			
CODIGO	DESCRIÇÃO	DEBITOS	CREDITOS
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES.....	-	2.700.000,00
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO.....	-	2.700.000,00
3.1.2.0	Material de Consumo.....	-	1.070.000,00
3.1.3.0	Serviços de Terceiros e Encargos.....	-	1.530.000,00
3.1.3.1	Remuneração de Serviços Pessoais.....	490.000,00	-
3.1.3.2	Outros Serviços e Encargos.....	1.040.000,00	-
3.1.9.0	Diversas Despesas de Custeio.....	-	100.000,00
3.1.9.2	Despesas de Exercícios Anteriores.....	100.000,00	-
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL.....	-	7.500.000,00
4.1.0.0	INVESTIMENTOS.....	-	7.300.000,00
4.1.1.0	Obras e Instalações.....	-	1.000.000,00
4.1.2.0	Equipamentos e Material Permanente.....	-	6.200.000,00
4.1.9.0	Diversos Investimentos.....	-	100.000,00
4.1.9.2	Despesas de Exercícios Anteriores.....	100.000,00	-
4.2.0.0	INVERSÕES FINANCEIRAS.....	-	200.000,00
4.2.5.0	Aquisição de Títulos Representativos de Capital já Integralizado.....	-	200.000,00
TOTAL		1.630.000,00	10.200.000,00
TOTAL DEBITOS		1.630.000,00	
TOTAL CREDITOS			10.200.000,00

0200 - SENADO FEDERAL		RECURSOS DE TODAS AS FONTES		ANEXO IV	
0202 - FUNDO DO CENTRO GRAFICO DO SENADO FEDERAL - FUNCEGRAF		NATUREZA DA DESPESA		21/05/87 Em Cx\$	
EXERCÍCIO DE 1987 - 1ª ALTERAÇÃO		SITUAÇÃO ATUAL			
COD. CO	DESCRIÇÃO	SUBELEMENTO 1º NIV	ELEMENTO	CATEGORIA ECONÔMICA	
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES.....	-	-	14.000.000,00	
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO.....	-	-	14.000.000,00	
3.1.2.0	Material de Consumo.....	-	10.000.000,00	-	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros e Encargos.....	-	4.000.000,00	-	
3.1.3.1	Remuneração de Serviços Pessoais.....	1.000.000,00	-	-	
3.1.3.2	Outros Serviços e Encargos.....	3.000.000,00	-	-	
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL.....	-	-	28.659.052,90	
4.1.0.0	INVESTIMENTOS.....	-	-	28.659.052,90	
4.1.1.0	Obras e Instalações.....	-	1.000.000,00	-	
4.1.2.0	Equipamentos e Material Permanente.....	-	27.659.052,90	-	
4.2.0.0	INVERSÕES FINANCEIRAS.....	-	-	200.000,00	
4.2.5.0	Aquisição de Títulos Representativos de Capital Integralizado.....	-	200.000,00	-	
TOTAL DESP. CORRENTES		14.000.000,00		14.000.000,00	
TOTAL DESP. DE CAPITAL		28.659.052,90		28.659.052,90	
TOTAL DESP.		42.659.052,90		42.659.052,90	

0200 - SENADO FEDERAL 0202 - FUNDO DO CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL - FUNCEGRAF - EXERCÍCIO DE 1987 - 1ª ALTERAÇÃO DEMONSTRATIVO DA RECEITA E DA DESPESA SEGUNDO AS CATEGORIAS ECONOMICAS Em Cx\$			SITUAÇÃO ANTERIOR			ANEXO V
RECEITA			DEPESA			21/05/87
DESCRIÇÃO	PARCIAL	TOTAL	DESCRIÇÃO	PARCIAL	TOTAL	
RECEITAS CORRENTES.....	-	10.200.000,00	DESPESAS CORRENTES.....	-	2.700.000,00	
Transferências Correntes.....	200.000,00	-	Despesas de Custeio.....	2.700.000,00	-	
Recursos de Outras Fontes.....	10.000.000,00	-	SUPERAVIT DO ORÇAMENTO CORRENTE ..	-	7.500.000,00	
T O T A L.....	-	10.200.000,00	T O T A L.....	-	10.200.000,00	
RECEITAS DE CAPITAL.....	-	7.500.000,00	DESPESAS DE CAPITAL.....	-	7.500.000,00	
Superavit do Orçamento Corrente.....	7.500.000,00	-	Investimentos.....	7.300.000,00	-	
			Inversões Financeiras.....	200.000,00	-	
T O T A L.....	-	7.500.000,00	T O T A L.....	-	7.500.000,00	

0300 — SENADO FEDERAL 0202 — FUNDO DO CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL — FUNCEGRAF — EXERCÍCIO DE 1987 — 1ª ALTERAÇÃO DEMONSTRATIVO DA RECEITA E DA DESPESA SEGUNDO AS CATEGORIAS ECONOMICAS SITUAÇÃO ATUAL					
RECEITA			DESPESA		
CATEGORIA	PARCIAL	TOTAL	CATEGORIA	PARCIAL	TOTAL
RECEITAS CORRENTES.....	-	42.859.052,90	DESPESAS CORRENTES.....	-	14.000.000,00
Transferências Correntes.....	200.000,00	-	Despesas de Custeio.....	14.000.000,00	-
Recursos de Outras Fontes.....	42.659.052,90	-	SUPERAVIT DO ORÇAMENTO CORRENTE...	-	28.859.052,90
TOTAL.....	-	42.859.052,90	TOTAL.....	-	42.859.052,90
RECEITAS DE CAPITAL.....	-	28.859.052,90	DESPESAS DE CAPITAL.....	-	28.859.052,90
Superavit do Orçamento Corrente...	28.859.052,90	-	Investimentos.....	28.859.052,90	-
			Inversões Financeiras.....	200.000,00	-
TOTAL.....	-	28.859.052,90	TOTAL.....	-	28.859.052,90

ATO DO PRESIDENTE Nº 204, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso de sua competência regimental e consoante o disposto no art. 65 do Ato nº 31, de 1987, da Comissão Diretora, resolve:

Designar o servidor Paulo César Siqueira Birbeire para integrar, como membro efetivo, a Comissão Permanente de Licitação, criada pelo Ato do Presidente, nº 159, de 1987, a partir da data da publicação deste Ato, com mandato até 1º de julho de 1988.

Senado Federal, 25 de setembro de 1987. —
Humberto Lucena, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 205, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 52, item 38, e 97, inciso IV, do Regimento Interno e de acordo com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 4 de abril de 1973, e tendo em vista o que consta do Processo nº 015651/87-8, resolve:

Aposentar, voluntariamente, Luiz Augusto Felsola, Adjunto Legislativo, Classe "Especial", Referência NS-19, do Quadro Permanente do Senado Federal, nos termos dos arts. 101, inciso III, 102, inciso I, alínea a, da Constituição da República Federativa do Brasil, combinados com os arts. 428, inciso II, 429, inciso I, 430, incisos IV e V, 414, § 4º e 438 da Resolução SF nº 58, de 1972, e art. 2º, parágrafo único, da Resolução SF nº 358, de 1983, e art. 3º da Resolução SF nº 13, de 1985, com proventos integrais, observado o

limite previsto no art. 102, § 2º, da Constituição Federal.

Senado Federal, 25 de setembro de 1987. —
Humberto Lucena, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 206, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 52, item 38, e 97, inciso IV, do Regimento Interno e de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 1973, resolve:

Exonerar, a pedido, Maria Carmem Castro Souza, Técnico Legislativo, Classe "Especial", Referência NS-25, do Quadro Permanente do Senado Federal, do cargo em comissão de Assessor Legislativo, Código SF-DAS-102.3, do Quadro Permanente do Senado Federal, a partir de 1º de outubro de 1987.

Senado Federal, 28 de setembro de 1987. —
Humberto Lucena, Presidente.

PORTARIA Nº 24, de 1987

O Primeiro-Secretário do Senado Federal, no uso de suas atribuições regimentais, e tendo em vista o disposto no art. 482, § 6º, do Regulamento Administrativo, resolve:

Prorrogar, por 30 (trinta) dias, o prazo para a realização dos trabalhos da Comissão de Inquérito instituída pela Portaria nº 17, de 15 de julho de 1987.

Senado Federal, 30 de setembro de 1987. —
Jutahy Magalhães, Primeiro-Secretário.

PORTARIA Nº 25/87 Do Diretor-Geral

O Diretor-Geral, no uso das atribuições que lhe confere o art. 215, do Regulamento Administrativo, resolve:

Art. 1º É criada, no Senado Federal, a Comissão Interna de Prevenção de Acidente — Cipa.

Parágrafo único. São membros da Cipa, com mandato de dois anos, a contar da publicação desta portaria:

José Evandro Carneiro Gondim — Engenheiro de Segurança do Trabalho;

Cândido Lima Vieira — Médico do Trabalho;

Arnaldo Vieira da Silva — Técnico em Segurança do Trabalho;

Flávia Maria Badaró Abrantes — Bacharel em Direito; e

Regina Pedrosa de Oliveira — Mecanógrafa.

Art. 2º A Cipa terá as seguintes atribuições:

a) discutir os acidentes ocorridos;

b) sugerir medidas de prevenção de acidentes julgadas necessárias, por iniciativa própria ou sugestões de terceiros, encaminhando-as à Administração da Casa;

c) promover a divulgação e zelar pela observância das normas de segurança e medicina do trabalho ou de regulamentos e instrumentos de serviço;

d) despertar o interesse dos servidores e empregados pela prevenção de acidentes e de doenças ocupacionais e estimulá-los permanentemente a adotar comportamento preventivo durante o trabalho;

e) promover, anualmente, em conjunto com a Administração, a Semana Interna de Prevenção de Acidente do Trabalho — SIPAT;

f) registrar, em livro próprio, as atas das reuniões da Cipa e enviá-las à Administração;

g) investigar ou participar da investigação de causas, circunstâncias e consequências dos acidentes e das doenças ocupacionais, acompanhando a execução das medidas corretivas;

h) realizar, quando houver denúncia de risco ou por iniciativa própria e mediante aviso prévio à Administração, inspeção nas dependências do Senado e nos imóveis de sua propriedade, inclusive na SQS 309, dando conhecimento dos riscos encontrados ao responsável pelo setor e à Comissão Diretora, pelo Diretor-Geral;

i) sugerir a realização de cursos, treinamentos e campanhas que julgar necessários para melhorar o desempenho dos servidores quanto à segurança e medicina do trabalho;

j) enviar, semestralmente, à Comissão Diretora, relatórios sobre suas atividades;

l) convocar pessoas, no âmbito do Senado, quando necessário, para tomada de informações, depoimentos e dados ilustrativos e/ou esclarecimentos, por ocasião da investigação dos acidentes do trabalho;

m) outras medidas que achar necessárias para alcançar os objetivos de prevenção de acidentes.

Art. 3º Compete ao Presidente da Cipa:

a) convocar os membros para a reunião da Cipa;

b) presidir as reuniões, encaminhando ao Primeiro-Secretário, pelo Diretor-Geral, as recomendações aprovadas e acompanhar sua execução;

c) determinar tarefas aos membros da Cipa;

d) coordenar todas as atribuições da Cipa;

e) manter e promover o relacionamento da Cipa com os demais órgãos da Casa.

Art. 4º A Cipa terá um Secretário, designado pelo Presidente, dentre servidores da Casa, com as seguintes atribuições:

a) secretariar as reuniões, elaborando as respectivas atas, registrando-as em livro próprio e fazendo-as publicar;

b) preparar correspondência;

c) manter o arquivo atualizado;

d) colaborar com os membros da CIPA, no âmbito de sua competência.

Art. 5º A Subsecretaria de Assistência Médica e Social remeterá, obrigatoriamente, à Cipa, descrição dos casos de atendimento de acidentes do trabalho, mediante relatório fundamentado.

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

Brasília, 30 de setembro de 1987. — **José Passos Pôrto**, Diretor-Geral.

COMISSÃO DIRETORA 18ª REUNIÃO ORDINÁRIA

REALIZADA EM 30 DE SETEMBRO DE 1987

Às dezesseis horas e trinta minutos do dia 30 de setembro de mil novecentos e oitenta e sete, reuniu-se a Comissão Diretora do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Senador Humberto Lucena, Presidente, e com a presença dos Senhores Senadores: José Ignácio, Primeiro-Vice-Presidente; Lourival Baptista, Segundo-Vice-Presidente; Jutahy Magalhães, Primeiro-Secretário e Dirceu Carneiro, Terceiro-Secretário.

Deixam de comparecer, por motivos justificados, os Senhores Senadores: Odacir Soares, Segundo-Secretário; e João Castelo, Quarto-Secretário.

Dando início à reunião, o Senhor Presidente concede a palavra ao Senhor Primeiro-Secretário, que aborda os seguintes assuntos:

1º) Proposta de Projeto de Resolução que altera o Regulamento Administrativo do Senado Federal limitando o valor das diárias a que fazem jus os servidores. Após debate da questão, decidem os Senhores membros aprovar a proposta, tendo sido assinado o Projeto em questão, que vai à Secretaria Geral da Mesa.

2º) Proposta de Projeto de Resolução que altera dispositivos da Resolução nº 73, de 1984, que trata do incentivo funcional. Os Senhores Senadores, após amplo debate da matéria, decidem acolher a sugestão e assinam o Projeto consubstanciador da medida, que vai à Secretaria Geral da Mesa.

3º) Minuta de Ato da Comissão Diretora regulamentando a admissão e dispensa dos ocupantes de empregos de Assessor Técnico e de Secretário Parlamentar. Após análise e debate da questão, houve por bem a Comissão acolher a sugestão, tendo sido assinado o Ato respectivo, que vai à publicação.

Dando continuidade aos trabalhos, o Senhor Presidente passa a palavra ao Senhor Senador Dirceu Carneiro que relata os Processos nºs 015020/87-8 e 013891/87-1 que tratam de pedido de ressarcimento de despesas médico-hospitalares formulado pelo Senhor ex-Senador Benedito Ferreira. O Relator, após ampla análise e avaliação do pedido, conclui o seu parecer, com base nas informações dos órgãos competentes da Casa, sugerindo que a Comissão autorize o reembolso de Cz\$ 65.237,50 (sessenta e cinco mil, duzentos e trinta e sete cruzados e cinquenta centavos), dado que seria esta a quantia despendida pelo Senado, caso tivessem sido cumpridas as normas regulamentares aplicáveis à espécie. Após amplo debate os demais membros resolvem acolher o parecer do Relator, limitando o valor do reembolso à importância já referida.

Em seguida o Senhor Presidente concede a palavra ao Senhor Senador Lourival Baptista, que apresenta parecer sobre o Processo nº 010033/87-4, no qual a Subsecretaria de Administração Financeira apresenta prestação de contas do Fundasen — Fundo Especial do Senado Federal, relativa ao primeiro trimestre de 1987. Após discussão do assunto decidiu a Comissão aprovar as Contas em questão.

Dando continuidade à reunião, a Comissão passa a apreciar os assuntos a ela trazidos pelo Diretor-Geral da Casa:

1º) Processo nº 001833/86-3 que submete ao exame proposta de alteração do Orçamento Interim do Fundo do Centro Gráfico do Senado Federal — Funcegraf — para o exercício financeiro de 1987. Após exame e debate da Proposta, é ela aprovada pelos presentes, ocasião em que assinam o Ato respectivo, que vai à publicação.

2º) Cópia de Projeto elaborado pelo Prodasen, que propõe uma racionalização dos espaços físicos do Senado Federal. Após apreciação

do assunto decide a Comissão determinar o seu encaminhamento à Primeira Secretaria do Senado Federal.

Nada mais havendo a tratar, às dezoito horas, o Secretário-Presidente declarou encerrados os trabalhos, pelo que eu, José Passos Pôrto, Diretor-Geral e Secretário da Comissão Diretora, lavrei a presente Ata que, depois de assinada pelo Senhor Presidente, vai à publicação.

Sala da Comissão Diretora, 30 de setembro de 1987. — **Humberto Lucena**, Presidente.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES

8ª Reunião, realizada
em 12 de agosto de 1987

Às dez horas, do dia doze de agosto de mil novecentos e oitenta e sete, na Sala de Reuniões da Comissão, Ala Nilo Coêlho, sob a Presidência do Senhor Senador Luiz Viana, Presidente; presentes os Senhores Senadores Francisco Rollemberg, Nelson Wedekin, Roberto Campos, Irapuan Costa Júnior, Severo Gomes, João Calmon e Nelson Carneiro, reúne-se a Comissão de Relações Exteriores. Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Senhores Senadores Alfredo Campos, Leite Chaves, Saldanha Derzi, Hugo Napoleão, João Lobo, José Agripino, Jarbas Passarinho e Itamar Franco. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da ata da reunião anterior, que é dada por aprovada. A seguir, sua Excelência comunica que a reunião destina-se à apreciação das seguintes Mensagens Presidenciais: nº 115, de 1987, submetendo à aprovação do Senado Federal a escolha do Senhor José Olympio Rache de Almeida, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República Socialista Federativa da Iugoslávia — Relator: Senador Roberto Campos; e a nº 117, de 1987, submetendo à aprovação do Senado Federal a escolha do Senhor Carlos Luzilde Hildebrandt, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República da Finlândia — Relator: Senador Nelson Wedekin; bem como, ouvir as exposições que farão os referidos embaixadores acerca das missões para as quais estão sendo indicados. Assim sendo, atendendo ao preceito regimental, a Presidência determina que a reunião torne-se secreta para ouvir os expositores e, ainda, deliberar sobre as Mensagens constantes da pauta. Reaberta a reunião em caráter público e esgotadas as matérias constantes da pauta, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrados os trabalhos, lavrando eu, Paulo Roberto Almeida Campos, Assistente da Comissão, a presente ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. — **Luiz Viana**, Presidente.

9ª Reunião, realizada
em 20 de agosto de 1987

Às quinze horas, do dia vinte de agosto de mil novecentos e oitenta e sete, na Sala de Reuniões da Comissão, na Ala Senador Nilo Coêlho, sob a Presidência do Senhor Senador Luiz Viana, e

com a presença dos Senhores Senadores Nelson Wedekin, Jamil Haddad, Irapuan Costa Júnior, Saldanha Derzi, Edison Lobão, João Lobo, Cid Sabóia de Carvalho, José Agripino, Nelson Carneiro e João Calmon, reúne-se a Comissão de Relações Exteriores. Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Senhores Senadores Alfredo Campos, Francisco Rollemberg, Leite Chaves, Severo Gomes, Hugo Napoleão, Jarbas Passarinho, Roberto Campos e Itamar Franco. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da ata da reunião anterior, que é dada por aprovada. A seguir, Sua Excelência comunica que a presente reunião destina-se à apreciação das matérias constantes da pauta e, ainda, a ouvir as exposições que farão os Senhores Edmundo Radwanski, indicado para exercer a função de embaixador do Brasil junto à Jamaica, e José Jerônimo Moscardo de Souza, indicado para exercer a função de embaixador do Brasil junto à República da Costa Rica, sobre as missões para as quais estão sendo designados. Prosseguindo a Presidência, atendendo ao preceito regimental, determina que a reunião torne-se secreta para ouvi-lo, bem como, para deliberar sobre as seguintes Mensagens: nº 138, de 1987, do Senhor Presidente da República, submetendo à aprovação do Senado Federal a escolha do Senhor Edmundo Radwanski, Ministro de Segunda Classe da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à Jamaica, cujo relator é o Senhor Senador Nelson Carneiro; nº 140, de 1987, do Senhor Presidente da República, submetendo à aprovação do Senado Federal a escolha do Senhor José Jerônimo Moscardo de Souza, Ministro de Primeira Classe da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República da Costa Rica, cujo relator é o Senhor Senador Saldanha Derzi; e a nº 123, de 1987, do Presidente da República, submetendo à apreciação do Senado Federal, a escolha do Senhor Marcos Henrique Camillo Cortes, Embaixador do Brasil junto à Comunidade da Austrália, para, cumulativamente, exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República de Vanuatu, cujo o relator é o Senhor Senador Nelson Carneiro. Reaberta a reunião em caráter público o Senhor Presidente informa que os Projetos de Decreto Legislativo nº 03/86 e nº 21/86 deixarão de ser apreciados nesta data em virtude da ausência dos relatores. Nada mais havendo a tratar, a Presidência agradece a presença de todos e declara encerrados os trabalhos, lavrando eu, Paulo Roberto Almeida Campos, Assistente da Comissão, a presente ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. — **Luiz Viana**, Presidente.

10ª REUNIÃO, REALIZADA EM 26 DE AGOSTO DE 1987

Às quinze horas, do dia vinte e seis de agosto de mil novecentos e oitenta e sete, na Sala de Reuniões da Comissão, Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência do Senhor Senador Luiz Viana e com a presença dos Senhores Senadores Itamar Franco, Roberto Campos, Jamil Haddad, Jarbas Passarinho, Nelson Wedekin, João Lobo, Edison Lobão, José Agripino, Chagas Rodrigues, Cid Sabóia de Carvalho e Nelson Carneiro, reúne-se a Comissão de Relações Exteriores. Deixam de

comparecer, por motivo justificado, os Senhores Senadores Alfredo Campos, Francisco Rollemberg, Irapuan Costa Júnior, Leite Chaves, Saldanha Derzi, Severo Gomes, Hugo Napoleão. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da Ata da reunião anterior, que é dada por aprovada. Em seguida Sua Excelência comunica que a reunião destina-se à apreciação das matérias constantes da pauta e, ainda, a ouvir a exposição que fará o Senhor Luiz Augusto Pereira Souto Maior, indicado para exercer a função de Embaixador do Brasil junto ao Reino da Suécia, acerca da missão para a qual foi designado. Dessa maneira, determina que a reunião torne-se secreta para ouvi-lo, bem como para deliberar sobre a Mensagem nº 116, de 1987, do Senhor Presidente da República, submetendo à aprovação do Senado Federal a escolha do Senhor Luiz Augusto Pereira Souto Maior, Ministro de Primeira Classe da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto ao Reino da Suécia; cujo relator é o Senhor Senador José Agripino. Reaberta a reunião em caráter público, o Senhor Presidente concede a palavra ao Senhor Itamar Franco, que emite parecer favorável ao Projeto de Decreto Legislativo nº 03, de 1986, que "aprova o texto do Acordo sobre Gratuidade Parcial na Execução de Cartas Rogatórias, celebrado, por troca de notas, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, em 5 de outubro de 1978". Apresentado o parecer e não havendo quem queira usar da palavra para discutir, é o mesmo aprovado por unanimidade. A seguir, a Presidência informa que dado ao adiamento da hora os Projetos de Decreto Legislativo nº 21/85 e nº 32/85 serão apreciados em outra ocasião. Nada mais havendo a tratar o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião, lavrando eu, Paulo Roberto de Almeida Campos, Assistente da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. — **Luiz Viana**, Presidente.

11ª REUNIÃO, REALIZADA EM 2 DE SETEMBRO DE 1987

Às dez horas e trinta minutos do dia dois de setembro de mil novecentos e oitenta e sete, na Sala de Reuniões da Comissão, Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência do Senhor Senador Luiz Viana, com a presença dos Senhores Senadores Francisco Rollemberg, Roberto Campos, Itamar Franco, João Lobo, Severo Gomes, Ruy Bacelar, Nelson Carneiro e Aluizio Bezerra, reúne-se a Comissão de Relações Exteriores. Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Senhores Senadores Alfredo Campos, Irapuan Costa Júnior, Leite Chaves, Nelson Wedekin, Saldanha Derzi, Hugo Napoleão, José Agripino e Jarbas Passarinho. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da Ata da reunião anterior, que é dada por aprovada. A seguir, Sua Excelência comunica que a presente reunião destina-se à apreciação da matéria constante de pauta e, ainda, a ouvir a exposição que fará o Senhor Ernesto Alberto Ferreira de Carvalho, indicado para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República Democrática, acerca da missão para

qual está sendo designado. Prosseguindo a Presidência, atendendo ao preceito regimental, determina que a reunião torne-se secreta para ouvi-lo, bem como, para deliberar sobre a Mensagem nº 137, de 1987, do Senhor Presidente da República, submetendo à aprovação do Senado Federal a escolha do Senhor Ernesto Alberto Ferreira de Carvalho, Ministro de Primeira Classe da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República Democrática Alemã, cujo relator é o Senhor Senador Itamar Franco. Reaberta a reunião em caráter público e nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião; lavrando eu, Paulo Roberto Almeida Campos, Assistente da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. — **Luiz Viana**, Presidente.

12ª REUNIÃO, REALIZADA EM 23 DE SETEMBRO DE 1987

Às quatorze horas e trinta minutos do dia vinte e três de setembro de mil novecentos e oitenta e sete, na Sala de Reuniões da Comissão, Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência do Senhor Senador Luiz Viana, com a presença dos Senhores Senadores José Agripino, Nelson Wedekin, Francisco Rollemberg, Itamar Franco, Jarbas Passarinho, Leite Chaves, Edison Lobão e Chagas Rodrigues, reúne-se a Comissão de Relações Exteriores. Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Senhores Senadores Albano Franco, Irapuan Costa Júnior, Nelson Carneiro, Saldanha Derzi, Severo Gomes, Hugo Napoleão, João Lobo e Lavoisier Maia. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da Ata da reunião anterior, que é dada por aprovada. A seguir, Sua Excelência comunica que a presente reunião destina-se à apreciação das matérias constantes de pautas, ainda, a ouvir a exposição que fará o Senhor Carlos Norberto de Oliveira Pares, indicado para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República de Gana, acerca da missão para a qual está sendo designado. Antes de dar continuidade aos trabalhos, a Presidência esclarece que seria ouvido também, na presente data, o Senhor Ronaldo Costa, indicado para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República do Chile, mas que por motivo de doença não pôde comparecer. Assim, sendo, a apreciação da Mensagem nº 157, de 1987, fica adiada para a próxima reunião. Prosseguindo, o Senhor Presidente, atendendo ao preceito regimental, determina que a reunião torne-se secreta para ouvir o Senhor Carlos Norberto, bem como para deliberar sobre a Mensagem nº 136, de 1987, do Senhor Presidente da República, submetendo à aprovação do Senado Federal a escolha do Senhor Carlos Norberto de Oliveira Pares, Ministro de Segunda Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República de Gana, cujo relator é o Senhor Senador José Agripino. Reaberta a reunião em caráter público, e nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião; lavrando eu, Paulo Roberto Almeida Campos, Assistente da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. — **Luiz Viana**, Presidente.

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.

**6ª REUNIÃO, REALIZADA
EM 4 DE AGOSTO DE 1987**

Aos quatro dias do mês de agosto do ano de mil novecentos e oitenta e sete, às nove horas e quarenta e sete minutos, na Sala da Comissão de Economia, presentes os Senhores Senadores João Menezes (Presidente), Mansueto de Lavor (Relator), Affonso Camargo, Olavo Pires, Iram Saraiva, Ruy Bacelar, Alexandre Costa, Edison Lobão, Leopoldo Peres e Pompeu de Sousa, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito, destinada a apurar as 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 Murillo Valle Mendes, Presidente da Construtora Mendes Júnior S/A, para tomar assento à Mesa. Após o juramento de praxe, o Senhor Presidente franquia a palavra aos Senhores Membros, no sentido de interpelarem o depoente. Após o término dos debates, o Senhor Presidente agradece ao depoente o pronto atendimento à solicitação da Comissão. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente, deu por encerrado os trabalhos da Comissão às onze horas e vinte e seis 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 6ª 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 O DEPOIMENTO DO ENGENHEIRO MURILLO VALLE MENDES, PRESIDENTE DA CONSTRUTORA MENDES JÚNIOR S/A, QUE SE PUBLICA COM A DEVIDA AUTORIZAÇÃO DO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO.

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

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Está aberta a reunião. Ouviremos hoje, o Sr. Murillo Valle Mendes, Diretor-Presidente da Construtora Mendes Júnior, a quem convido a tomar assento à Mesa.

O Sr. Murillo Valle Mendes, o senhor está convocado para depor na Comissão de Inquérito, criada nos termos do art. 170, alínea "a", do Regimento Interno do Senado Federal, constituída por 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.

Estes são os termos para os quais V. Sª foi convidado a prestar esclarecimentos.

O SR. MURILLO VALLE MENDES — Pois não.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Antes de iniciar, V. Sª vai prestar o seguinte juramento, repetindo comigo:

(O SR. MURILLO VALLE MENDES PRESTA O SEGUINTE JURAMENTO:)

"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 a implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela Ferrovia."

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Consulta se V. Sª deseja fazer uma exposição inicial sem ser interrompido, ou se aceita ser interrompido durante a exposição, ou, se prefere que ao terminar a sua exposição seja inquirido pelos Srs. Senadores.

O SR. MURILLO VALLE MENDES — Preferiria que passássemos à inquirição pelos Srs. Senadores.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Sª não deseja fazer uma exposição inicial?

O SR. MURILLO VALLE MENDES — Não. Não tinha conhecimento dos procedimentos e, realmente, não me parece que, da minha parte pelo menos, o assunto seja motivo de uma exposição. Prefiro saber o que os Senhores querem.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o Senador Affonso Camargo, para inquirir o depoente.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Na verdade não vou fazer inquirição, porque coloco a empresa Mendes Júnior nas mesmas condições em que coloquei, aqui, a empresa Andrade Gutierrez. Vou repetir para o Dr. Murillo Mendes, pessoa com quem tenho relacionamento pessoal, o que disse aos Diretores da Andrade Gutierrez e ao Diretor da TRATEC: se qualquer um dos Diretores de empreiteiras que vieram depor na nossa Comissão tivesse admitido que, em decorrência da forma de edital feito pela VALEC, teria havido um entendimento para cada um pegar o lote que achasse onde podia ser mais eficaz, a mim não criaria nenhum tipo de problema, porque acho que a forma do edital feito pela VALEC possibilitaria esse tipo de entendimento, sem nenhum ato lesivo ao erário porque todos deram o maior desconto. Na hora em que a VALEC citou claramente, deu conhecimento da pontuação previamente, e cada um já sabia da sua, a Andrade

Gutierrez, portanto, que tinha a primeira pontuação, já sabia que poderia escolher o lote, porque também fazia parte da concorrência a definição de que uma empreiteira não deveria ficar com dois lotes, para mim seria tranquilo e até isso não me chocaria, da parte das empreiteiras, porque elas trabalham de acordo com as regras da concorrência, sempre foi assim. A Andrade Gutierrez deu, por exemplo, o desconto máximo em apenas um lote, e não precisaria dar em mais do que um, porque ela era a primeira pontuação. Assim, deu no lote 3 BC, porque sabia que ganharia o lote. No caso da Mendes Júnior, que tinha a terceira pontuação, deu o maior desconto em quatro lotes. Ela tinha absoluta certeza de que, dando a pontuação maior em quatro lotes, e tendo a terceira pontuação, teria que ganhar um deles. Assim, a Mendes Júnior não teria que fazer nenhum tipo de acerto, com essa proposta que fez.

Para mim, não criou nenhum problema. O que coloquei aqui, para o Diretor da TRATEC foi que essa empresa, sim, partindo do princípio de que todas as empreiteiras querem ganhar algum lote — se foram à concorrência foi para ganhar — a TRATEC tinha a oitava pontuação e deu o maior desconto apenas no lote 9 BC, num só lote. Parece-me, pela lógica, que ela tinha certeza de que a CBTO, que também deu a maior pontuação no lote 9 BC, já iria ganhar um outro lote, para não poder ganhar nesse. Não entra, na minha razão, que a TRATEC fosse entrar numa concorrência dessa para não ganhar. Aliás, para ganhar, com toda a certeza ela teria que dar a maior pontuação no mínimo em outro lote, porque ela era a oitava pontuação e teria ganho. Essa é a minha lógica aritmética.

No caso, como a Mendes Júnior deu a maior pontuação em quatro lotes, tendo a terceira pontuação, acho que ela não teria que participar de nenhum tipo de acerto, pois teria a segurança de que ganharia o seu lote.

Assim, não tenho nada a inquirir. Para mim, é absolutamente satisfatória a participação da Mendes Júnior.

O SR. MURILLO VALLE MENDES — As observações do Senador Affonso Camargo foram muito objetivas. A nossa posição é de que, naturalmente, ficou no ar a inquirição a respeito do conteúdo que foi a acusação veiculada. Quero declarar que, até por absoluta falta de necessidade, não tomamos parte em nenhum tipo de acerto.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem mais alguma pergunta, Senador Affonso Camargo?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não. Estou satisfeito.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Algum Senador deseja formular perguntas? (Pausa.)

Concedo a palavra ao Relator, Senador Mansueto de Lavor.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Murillo Mendes, Presidente da empresa Mendes Júnior:

A Resolução do Senado Federal que constituiu esta CPI da Ferrovia Norte-Sul teve o objetivo de procurar repor e colocar perante a opinião pública nacional, na medida do possível, a verdade dos fatos relativos à primeira concorrência da Ferrovia

Norte-Sul, bem como, aproveitando o ensejo, avaliar, estudar e analisar acerca da sua viabilidade sócio-econômica. Talvez este seja o aspecto mais importante, até porque se trata de uma importante obra governamental, que precisa do respaldo da sociedade e das forças políticas que apoiam o Governo.

Nesse sentido, os objetivos desta CPI vão de encontro ao interesse público nacional. E tanto os depoentes quanto os membros da CPI, como o Relator, como o Presidente, estamos nos dedicando a esse trabalho, procurando analisar e descobrir os aspectos que constituem o objetivo desta CPI, da maneira mais objetiva possível, sem colocar os nossos interesses ou posições partidárias e ideológicas, mas visando tão-somente esclarecer certos fatos. Entre eles, por exemplo, a própria matéria da **Folha de S. Paulo**, edição da quarta-feira, dia 13 de maio de 1987, que foi o motivo inicial desta CPI, uma denúncia intitulada "A Concorrência da Ferrovia Norte-Sul foi uma farsa" matéria do jornalista Jânio de Freitas, que já depôs nesta CPI e que considera fraudulenta e determinada por corrupção a concorrência pública, cujos resultados o Governo divulgou ontem à noite, — é a matéria que estou citando textualmente — para a construção da Ferrovia Maranhão-Brasília, ou chamada Norte-Sul.

Essa matéria foi antecédida por uma publicação em código, da mesma **Folha de S. Paulo**, inserida no encarte da publicidade comercial daquele jornal, sob o título de "Lotes". Entre os lotes estão citadas as iniciais da empresa Mendes Júnior, vencedora do lote 3A, conforme publicação antecipada da **Folha de S. Paulo**, e confirmada depois pelos resultados da concorrência.

É claro que o Senado Federal procura esclarecer esses fatos, face a repercussão nacional dessa denúncia, visando a boa reputação do Governo, em que tem o apoio deste Relator e do PMDB, que é o meu Partido, ao lado do PFL.

A importância desta CPI objetiva, portanto, esclarecer à opinião pública nacional o porquê da denúncia, como surgiu, e também levar à opinião pública a viabilidade técnico-econômico-financeira da Ferrovia Norte-Sul, sem desprezar os seus aspectos constitucionais, os seus aspectos legais, sem desprezar a análise de outras alternativas, talvez mais ao alcance da situação do País neste momento, tais como as hidrovias, entre elas as hidrovias do Araguaia e, talvez, do Tocantins.

Com esta espécie de introdução, Dr. Murilo Mendes, gostaria de perguntar qual a explicação que V. S^a poderia trazer a esta CPI acerca dessa publicação antecipada, referente à sua empresa, da **Folha de S. Paulo**, relativa à denúncia do jornalista Jânio de Freitas? Por exemplo, como a Construtora Mendes Júnior, cujo conceito, não colocamos absolutamente em dúvida, e nesse ponto nossas palavras são as mesmas do colega e ex-Ministro dos Transportes, Afonso Camargo, como a Mendes Júnior participa de uma concorrência que, pelo seu processo, deve ser sigilosa, os envelopes entregues à VALEC lacrados e rubricados; como V. S^a poderia nos explicar se é possível fazer isso, o fato de que, entre outras, a empresa Mendes Júnior esteja nessa relação de concorrentes exatamente vencendo a concorrência do lote 3A, cujo resultado foi publicado com antecedência de 5 dias pela **Folha de S. Paulo**? É a primeira pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Jão Menezes) — A Presidência concede a palavra ao Sr. Murilo, para responder.

O SR. MURILO VALLE MENDES — Gostaria de dizer que concorrências desse tipo, que são frequentes no cenário brasileiro, significam que o Governo, preocupado com a distribuição de carga de serviços para diversos componentes, procura mais ou menos orientá-las no sentido de que um número mais amplo de empresas possa participar. Ao mesmo tempo ele procura, o que ocorre em vários órgãos não só do Brasil como do exterior, estabelecer condições de classificação: determinadas firmas poderão fazer tais e quais serviços de tal tamanho, outras poderão fazê-los diferente. No momento em que ela fixa um preço, porque na realidade o preço acaba praticamente sendo fixado, quando se opta por um tipo desses de concorrência, se quer assegurar exatamente que não haja conluio entre os participantes, porque é como se fosse uma Sunab. O Governo diz: "eu compro e quero que todo mundo participe, porque não quero crise no mercado; eu conheço, eu tenho estatísticas, eu tenho números, eu sei qual é o preço de um serviço, então, eu quero que seja assim." A partir daí, o sigilo passa a ser absolutamente secundário, porque todo mundo sabe que quem quiser ganhar vai ter que se esforçar para dar um preço baixo. No nosso caso, por exemplo, basta que se conheça a preferência das duas firmas classificadas nos dois primeiros lugares, que fica mais ou menos fácil para quem conheça qual é o interesse, — e isso é fácil quando não há interesse pelo sigilo — por isso posso responder, não é difícil identificar, previamente, uma vez que tivemos, com grande antecedência à abertura das propostas, a publicação da classificação das firmas. E a entrega das propostas mesmo foi anterior à abertura, o que significa que houve interesse entre as empresas. Uma pessoa que quisesse saber qual era o maior interesse muito fácil. Agora, na realidade, alguém que conheça melhor todas essas características deve, eu suponho, ter informado ao jornalista. É a suposição que eu faço.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Mais alguma pergunta?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tenho mais algumas, Sr. Presidente.

V. S^a admite que o jornalista teria recebido essas informações das próprias empreiteiras anteriormente?

O SR. MURILO VALLE MENDES — Das empreiteiras ou de pessoas interessadas em fornecimentos, em subempreitadas, pessoas que são do métier.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. S^a nega qualquer ajuste havido antes, entre as construtoras e vencedoras da concorrência?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra V. S^a para responder.

O SR. MURILO VALLE MENDES — Nego sim!

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Relativamente aos preços foram eles baseados em que tipo de projetos?

O SR. MURILO VALLE MENDES — Eu não tenho informação sobre a elaboração que levou

a esses preços. Eu posso dizer que são preços correntes, mas eles poderiam ser um pouco mais altos ou mais baixos, não conheço a origem dessa formação. Acredito que, com os elementos informativos que a organização tem, não é difícil fazer essa estimativa.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A VALEC estabeleceu um preço mínimo, quer dizer, acima desse preço mínimo foi...

O SR. MURILO VALLE MENDES — Na realidade é um preço base, permitindo-se desconto ou acréscimo de até 10%. É como V. Ex^a disse, trata-se, em última análise, de uma fixação de preço.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sobre o preço mínimo da VALEC, os preços que fizeram com que as empresas vencessem a concorrência, segundo consta, foram preços inclusive abaixo do preço mínimo. Isso é verdade?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. S^a pode responder.

O SR. MURILO VALLE MENDES — É verdade!

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — No entanto, há uma informação de que a VALEC pagaria uma parte em dinheiro e 20% desse preço em ações dela própria ou da REFFSA. Isso também é verdade?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. S^a pode responder.

O SR. MURILO VALLE MENDES — Sei que existe essa informação mas não sei se isso consta formalmente do edital.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não sei se V. S^a tomou conhecimento que logo após a divulgação dessa matéria da **Folha de S. Paulo**, considerando fraudulenta a concorrência, a VALEC culpou os empreiteiros, inclusive dizendo que teria havido um ajuste ilegal entre os empreiteiros. Como V. S^a considera essa acusação da VALEC?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Pode responder.

O SR. MURILO VALLE MENDES — O Sr. disse que teria sido um ajuste fraudulento?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — É, está publicado.

O SR. MURILO VALLE MENDES — Eu li na ocasião, até já esqueci, algumas coisas desse tipo, mas seria a primeira vez a se fazer fraude para abaixar o preço.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. S^a considera que os preços oferecidos e que venceram essa concorrência foram preços correntes, portanto preços de mercado?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a pode responder.

O SR. MURILO VALLE MENDES — Considero!

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eles foram preços aproximados ou semelhantes aos da Ferrovia Carajás?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Pode responder.

O SR. MURILO VALLE MENDES — Creio que sim.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Algum Senador deseja formular mais alguma pergunta ao Sr. Depoente? (Pausa.)

Não havendo mais perguntas, antes de terminar, — V. S^a respondeu sobre se houve algum ato irregular — gostaria que V. S^a respondesse se pensa que houve algum conluio entre as empenheiras para participar dessa concorrência?

O SR. MURILO VALLE MENDES — Acredito que não. De nossa parte, não participamos de nenhum conluio, conforme já declarei, e acredito que não tenha havido.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Obrigado. Agradeço a sua presença. V. S^a está dispensado.

O SR. MURILO VALLE MENDES — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Continuando a reunião, quero comunicar aos Srs. que durante esse período de recesso do Senado, procuramos obter todas as informações pedidas, inclusive já temos o inquérito da Polícia Federal, todas as planilhas da VALEC; reunimos na Comissão cerca de nove volumes, com a história da concorrência da VALEC, enfim, procuramos colher tudo que desse condições para que esta Comissão chegasse a bom termo. Temos também cópia daquela célebre carta da empresa — acho que é uma empresa alemã, se não me falha a memória — **Consult**, que trarei na próxima semana, para os Srs. Senadores.

Deveremos tomar os depoimentos dos Srs. Ministros da Seplan e dos Transportes, mas somente quando encerrarmos o depoimento das várias testemunhas que os Srs. Senadores desejam ouvir.

O SR. LEOPOLDO PERES — Sr. Presidente, qual é o calendário de audiências das testemunhas?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Já informo a V. Ex^a. Já ouvimos um número de testemunhas interessante e gostaria de perguntar aos Srs. Senadores, para que não ocorram reclamações de que não foi ouvido sicrano, e não foi ouvido beltrano, quem desejam convocar para providenciarmos as convocações. Devemos ver o número de pessoas que se considere necessário que conclua, porque senão vamos ouvir aqui testemunhas e nunca mais acabar. Eu acho que é fundamental, para o respeito da própria Comissão, que ela termine o seu trabalho oportunamente. Precisamos ainda de um prazo razoável para o Relator proferir o seu parecer, portanto, gostaria que fossem fixadas as convocações que faltam.

Tem sido lembrado o nome da Senhora Isa Rondon, uma técnica, não sei quem é, mas vou procurar saber — parece-me que dois ou três Senadores comentaram sobre essa Senhora. Então, vou convocar Dona Isa Rondon e, se nesse espaço de 48 horas, houver mais algum nome a ser sugerido, peço que me informem.

Respondendo ao colega, eminente Senador Leopoldo Perez, não temos um prazo fixo, um esquema determinado para esses depoimentos. Já ouvimos bastantes testemunhas mas somente

poderemos partir para o final depois de esgotar a convocação de todas aquelas que considerarmos necessária a presença. Já ouvimos aqui o Sr. Jânio de Freitas, que não trouxe nada de interessante, a VALEC, a Portobrás, o Geipot, várias empresas já depuseram, dois Governadores de Estado prestaram depoimento e vamos ouvir mais duas ou três pessoas que queiram antes dos Ministros. É o nosso entender, vamos fixar esse número e depois encerrar a fase dos depoimentos.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Peço a palavra, Sr. Presidente.

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

O SR. AFFONSO CAMARGO — Para acautelar a necessidade que aqui temos todos nós, de trazer pessoas que falem sobre a viabilidade da hidrovia do Araguaia, porque, realmente, tem havido muita informação contraditória com relação ao rio. Por equívoco, hoje, acho que não há dúvida sobre o equívoco, o Ministro dos Transportes chegou a afirmar que teríamos que fazer trinta e uma barragens no rio Araguaia, o que, certamente, causou uma confusão. Tanto que o Presidente do Geipot esteve aqui e negou essa necessidade. Posteriormente, tivemos aqui o nosso Governador Henrique Santillo, que disse que o problema não era de barragem, o problema era dos bancos de areia móveis. E que para viabilizar a hidrovia, transformar o rio Araguaia numa hidrovia, levaria de 20 a 25 anos, o que também é uma informação, para mim, absolutamente surpreendente. Então, parece-me que está faltando para a Comissão fazer um momento de discussão sobre a viabilidade da hidrovia do Araguaia. Eu digo isso porque a engenheira Isa Rondon é uma das pessoas, técnicas, especializada em hidroviária, porque trabalhou nisso trinta anos. Pode não ser a única. Então, a minha sugestão seria no sentido de que V. Ex^a deixasse disponível a próxima terça-feira, para termos dados concretos e atuais com relação à hidrovia do Araguaia. Convidar-se-ia a engenheira Isa Rondon e mais alguém que algum Senador quisesse indicar, mas, para discutir o problema da viabilidade da hidrovia, inclusive, alguém para dizer aqui que ela não é viável. Acho que é importante para a comissão, ter informações definitivas com relação à possibilidade de transformar o Araguaia em hidrovia. A sugestão, que foi feita preliminarmente pelo Senador Mauro Borges, que não está aqui presente, seria da vinda da engenheira Isa Rondon, porque trabalhou nisso durante trinta anos, na PORTOBRÁS, hoje é aposentada, e de mais alguém que algum Senador da Comissão quisesse indicar. Mas acho que devíamos, na próxima terça-feira — é importante isso — discutir o problema do Araguaia.

Nem que venha uma pessoa, depois a segunda, depois a terceira, mas discutir esse assunto porque aí nós poderíamos formar nossa opinião com relação a essa viabilidade.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eminente Senador, eu nada tenho a opor à sua exposição, embora esta CPI não tenha sido criada para examinar a viabilidade do rio Araguaia e nem do Tocantins, que até julgo preferencial que tenha que se começar pelo Tocantins, porque a Comissão foi instalada para examinar 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, quer dizer, o assunto é da ferrovia, e estamos nos desviando. Esse é o tema que está aqui.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Perdão, eu não vou polemizar com V. Ex^a. Quando diz aqui: "Analisar todos os aspectos da viabilidade da ferrovia", é evidente que nós temos que estudar a viabilidade de outras alternativas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Da ferrovia, se é boa ou não. Mas eu não me oponho a que V. Ex^a chame.

Agora acho que até temos também que examinar o Tocantins, a hidrovia tem que começar por lá, de vez que nós já temos na cidade de Tucuruí, o início da hidrovia, com as cabeças dasclusas prontas. E o Ministro dos Transportes — eu informo, e acho que V. Ex^a já deve saber — até já havia colocado no orçamento da Portobrás, para o corrente exercício, uma determinada importância, que não me recordo agora o montante, para o reinício dos trabalhos da hidrovia Araguaia-Tocantins. Mas não me oponho absolutamente, porque é uma forma de esclarecer amplamente.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Também não me oponho, Sr. Presidente, que se discuta também o Araguaia e o Tocantins, sobre os dois.

O SR. LEOPOLDO PERES — Um estudo de viabilidade de uma obra, desse porte, dessas dimensões e desse alcance, parte, sobretudo, das disponibilidades econômico-financeiras. Fora disso não há o que discutir. Então, eu solicito que V. Ex^a convoque o Ministro do Planejamento Dr. Aníbal Teixeira, para depor nesta Comissão. Já está colocado? então desculpe.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Senador, nós já combinamos aqui, que, quando terminarem os depoimentos, ao final, eu convocaria o Ministro do Planejamento e o Ministro dos Transportes para os depoimentos finais nesta Comissão.

O SR. IRAM SARAIVA — Quando cheguei, praticamente o Senador Affonso Camargo estava concluindo a sua colocação e só ouvi quando V. Ex^a não concordava em se discutir a navegabilidade do Araguaia-Tocantins, eu pediria a V. Ex^a, apenas para me inteirar, se pudesse, reprisar o seu requerimento?

O SR. AFFONSO CAMARGO — O que dizíamos, aqui, é o seguinte:

Ficou faltando, para nossa informação, na comissão, que pessoas viessem depor, com relação à viabilidade ou não de transformar o Araguaia numa hidrovia, porque as informações são muito contraditórias. V. Ex^a, inclusive ouviu aqui o Governador Henrique Santillo manifestando as preocupações que ele tinha com os bancos de areia do rio e até achando que haveria necessidade de 20 anos para se viabilizar a hidrovia — ele declarou isso textualmente, aqui. São informações que a mim chocam, porque eu tenho outras informações. E eu não quero dizer quem tem razão. Eu não sou engenheiro especializado em hidroviária e isso é uma especialidade. Então, o que eu estava propondo é que na próxima terça-feira, se trouxesse aqui, depoentes com relação

à viabilidade da hidrovía do Araguaia e também do Tocantins, porque não tenho dúvida de que o Tocantins, à jusante, é navegável, por isso não coloquei, porque sei que é navegável. Eu acho, também, que o Araguaia é navegável, mas algumas pessoas colocam que é difícil a navegabilidade, com relação ao Tocantins, ninguém tem dúvida, por isso que eu não coloquei o Tocantins. Aqui todos achamos que ele tem aquele trecho que já está, inclusive, se programando com as eclusas e ele tem um trecho, à jusante, indiscutivelmente navegável. Então, a idéia é que discutíssemos a navegabilidade do Araguaia, na terça-feira, trazendo pessoas até que viessem depor, dizendo que é facilmente navegável e outros que possam dizer até que não o é. O momento é de discussão e de depoimento sobre a navegabilidade do rio Araguaia. Isto é o que propus.

O SR. IRAM SARAIVA — Então o senhor veja, meu caro Relator, onde é que nós vamos parar com a Comissão Parlamentar de Inquérito. Quando eu a subscrevi — e V. Ex^a sabe do meu comportamento com relação a apurar as irregularidades — entendo que a CPI começa a escorregar na sua finalidade. Porque, se nós ouvimos o depoimento do Governador Henrique Santillo, eu não quero nem dizer o meu, no aspecto de conhecimento, porque eu não sou engenheiro, meu caro Senador Affonso Camargo, sou criminalista. Eu vou em cima da questão. E eu vim, exatamente, para apurar a irregularidade. Com relação à viabilidade da ferrovia, nós não podemos nem discutir, porque está também clara a colocação, no requerimento que assinei. Agora, quando o Governador veio e colocou, eu quero dizer também, com conhecimento pessoal, e V. Ex^a como engenheiro conhece muito mais do que eu, pois sabe das dificuldades do Araguaia. O Araguaia vai, realmente, demorar uns 20 anos para isso, o que não ocorreu com o Tocantins, embora há necessidade das três eclusas, que também demandam quantias vultosas. Eu acho que nós podemos perfeitamente expandir o trabalho da CPI mas esta, realmente, não é a finalidade. Eu entendo assim. A finalidade é apurar a irregularidade ou a suposta irregularidade na concorrência e a viabilidade da Ferrovia Norte—Sul. Agora, discutir Araguaia e Tocantins, nós estamos fugindo da razão do requerimento.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex^a me permite?

O SR. IRAM SARAIVA — Com o maior prazer.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Veja V. Ex^a, o Governador Henrique Santillo declarou que achava que se deveria construir a ferrovia e também a hidrovía.

O SR. IRAM SARAIVA — Posteriormente, porque ela levaria 20 anos para ser viabilizada. Daí para mais, Senador, eu posso dizer.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Agora, vejamos o seguinte, Senador Iram Saraiva e Sr. Presidente, as informações que tenho são de que essa hidrovía não terá dificuldades para ser construída; eu tenho que me basear porque são informações de técnicos da Portobrás e da engenheira Ilsa Rondon. Acho que não perderíamos nada, porque é importante ouvi-la; ela vem aqui, em 15, 20 minutos faremos algumas perguntas e ela respon-

de e com isso vamos enriquecer nossos conhecimentos, porque eu me considero em dúvida. Eu pediria, inclusive, a V. Ex^a que desse condições deste Plenário ouvir, porque há muita contradição nas informações com relação ao Araguaia. E V. Ex^a sendo um Senador pelo Estado de Goiás, e tendo interesse que essa hidrovía, independentemente do problema de ferrovia, acho que V. Ex^a deve ter interesse em que essa hidrovía seja construída o quanto antes, seria importante V. Ex^a, inclusive, e o Senador Mauro Borges, que por sinal foi quem propôs a vinda da Engenheira Ilsa Rondon, não fui eu, foi ele, que V. Ex^a e o Senador Mauro Borges, que são representantes por Goiás, ouvissem o depoimento de uma técnica que diz que essa hidrovía pode ser construída com muita rapidez, porque é do interesse do seu Estado. É importante esse depoimento, principalmente para V. Ex^a e o Senador Mauro Borges.

O SR. IRAM SARAIVA — Eu não discordo absolutamente de ouvir, até me enriqueceria com os conhecimentos que tem V. Ex^a, que me pudesse passar às mãos, porque sou um estudioso da região; claro que tenho que ter em mãos documentos e depoimentos desse jaez, que só enriqueceriam a nossa defesa da região. O que estou analisando, meu caro Senador Affonso Camargo, é com relação a se protelar a finalidade, e me preocupa muito nós nos desviarmos da Ferrovia Norte—Sul, o que não quero, absolutamente. Quero até um debate salutar no Plenário do Senado. Sobre as questões do Araguaia e Tocantins. Até chamaria a atenção de V. Ex^a para um detalhe mais curioso, de que inclusive estão acabando com o Araguaia. Vamos partir, agora, para uma luta intensa, o Governo de Goiás, porque a depredação que se nota ali é algo espetacular, que vamos ter que acudir imediatamente, sob pena de desequilíbrio ecológico monstruoso. Tudo isso nós podemos discutir, vamos debater. Agora, não podemos é nós perder aqui em outros assuntos, o que tiraria a finalidade maior da CPI, até porque temos é que mostrar à Nação se houve ou não a irregularidade.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Ex^a me permitir?

O SR. IRAM SARAIVA — Concedo o aparte a V. Ex^a.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Quero concordar com V. Ex^a, Senador Iram Saraiva, num ponto, de que é preciso não perder de vista os objetivos da CPI. Quando se vai fazer um estudo comparativo entre alternativas, nada mais está se fazendo do que seguir o método do Geipot, que considera todas essas vias, desde a Rodovia Belém—Brasília até a projetada Norte—Sul, o Tocantins do lado direito, o Araguaia do lado esquerdo, como um único corredor estratégico do Tocantins — Araguaia, é como se fosse um único corredor Norte—Sul. Então, para objetiva e claramente se ter uma análise da viabilidade sócio-econômica da Ferrovia Norte—Sul, não se pode deixar de compará-la com outras alternativas que talvez sejam mais viáveis, mais ao alcance da situação do País, no momento. Essa comparação é um método importante, e tanto é importante que o Geipot apresentou todo o seu estudo com base nessa comparação; e como também o Governador Henrique Santillo, vindo aqui defender,

como defendem com muito brilho a urgência da Ferrovia Norte—Sul, ele fez essa comparação, dizendo que realmente o Araguaia não tinha condições de concorrer, no momento, com a Norte—Sul, por tais e tais razões, inclusive pela demanda do tempo que levaria na correção do seu leito. Então, é claro que precisamos analisar essa alternativa, tanto a do Araguaia quanto a do Tocantins; só que é comprovado, e não é preciso se provar nesta CPI, que o Tocantins, pelos seus desníveis, precisa de uma série de barragens, o que encareceria tremendamente. Já se vê que na viabilidade, em termos de custo, o Tocantins perde, é óbvio que vai perder, tanto para a ferrovia, como para o Araguaia. O problema que se coloca é exatamente essa comparação entre duas vias, a aqua-via e a ferrovia, qual seria a mais barata, qual seria a que economizaria mais dinheiro, qual seria a mais rápida e de menor custo, portanto, a que mais interessa ao País. Acho que não é um desvio, nós não vamos deixar de lado a Ferrovia Norte—Sul, para nos centrarmos numa viabilidade em si mesma do Araguaia. O que se vai fazer é uma comparação, como fez aqui o Governador Henrique Santillo, e como está fazendo sempre em seus estudos o Geipot.

O SR. IRAM SARAIVA — Entendo, meu caro Senador, que é intermodal; nós sabemos que mais cedo ou mais tarde estaremos com esse complexo funcionando, seja em 20, 30 ou 40 anos, nós não podemos desprezar isso. O que me preocupa aqui é exatamente a rapidez com que temos que apurar a irregularidade, eu pelo menos assinei o requerimento para isso. Discutir a viabilidade da Ferrovia Norte—Sul é brincadeira, porque conhecemos a região.

O que nós estamos fazendo aqui é exatamente descer gotas d'água no Atlântico, porque a Norte—Sul já dá provas suficientes de que, primeiro, é mais rápida, é necessária, mais eficaz; nós vimos no próprio posicionamento do Governador do Estado, que é um dos grandes interessados na questão, ao colocar o problema. Não podemos nem discutir esse aspecto. O Senador Affonso Camargo coloca outros adendos de que poderemos, e não sou contra absolutamente, trazer essas pessoas para depor de forma alguma.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Senador, permita-me. Como V. Ex^a considera que é brincadeira discutir essa viabilidade, se o ex-Ministro Cloraldino Severo considera uma aventura a construção da Ferrovia Norte—Sul?

O SR. IRAM SARAIVA — Não sei. Ele cometeu várias aventuras quando também foi Ministro.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tudo bem, mas são pessoas que não estão na vala comum, eles têm responsabilidade.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex^a permite um aparte?

O SR. IRAM SARAIVA — Não tem nada, meu caro Senador. Vou dizer a V. Ex^a o seguinte: o que mais se fez neste País foi malversação de dinheiro público; o que mais se fez neste País foi, sim, obras faraônicas para desmoralizar, inclusive, com a condição nacional; o que mais se fez neste País foi eleger Deputados e Senadores pagos por empreiteiras; o que mais se fez neste País foi desviar os nossos recursos. Sempre se

fez isto no Brasil. Então, quando eu me preocupei com a CPI de V. Ex^a foi exatamente para apurar a irregularidade. O que eu quero é a Norte-Sul saindo, dentro de uma lisura que espero que aconteça, porque inclusive a própria CPI está a manter vigilância sobre isso.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex^a permite um aparte?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Só para complementar, dentro dessa linha. É que realmente os trabalhos da CPI se fazem no princípio do contraditório. Se autoridades ou ex-autoridades públicas têm uma posição diferente da outra, nós temos que conferir os dois lados. E realmente não seria interessante que ouvissem somente uma parte.

O SR. IRAM SARAIVA — Nem eu coloquei dessa forma, Senador.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não, creio que é importante o depoimento do ex-Ministro dos Transportes, que considera — a **Folha de S. Paulo** está aqui — uma aventura a construção da Norte-Sul, mas ele tem que dizer por que considera essa aventura.

O SR. IRAM SARAIVA — O próprio jornalista de onde originou a denúncia esteve aqui, não disse nada, nós respeitamos. Viemos aqui apenas para ouvir a sua negativa, como já o fizera em outros dois depoimentos anteriores antes de vir aqui. O que está acontecendo é que nós estamos, mais uma vez, fazendo com que uma CPI fique desmoralizada. E eu disse ao Senador Affonso Camargo que nós queremos debater, inclusive no Plenário do Senado, essas viabilidades todas.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — O jornalista invocou o seu direito, que a Lei de Imprensa lhe dá, para não revelar fontes, simplesmente isto. Aliás, se ele revelasse as fontes ele perderia a credibilidade como profissional da imprensa.

O SR. IRAM SARAIVA — Não perderia nada.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Lógico. Ai é que está o problema.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex^a me permite um aparte?

O SR. IRAM SARAIVA — Com o maior prazer.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Cheguei atrasado, mas o suficiente para compreender o debate que V. Ex^a está travando com o Relator. E vejo que o Relator progrediu muito, porque já compreendeu e disse aí, textualmente, que a hidrovía é de custo mais alto é a mais lenta e a mais difícil de ser construída.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Qual hidrovía?

O SR. ALEXANDRE COSTA — A hidrovía do Tocantins.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Nós estamos falando é do Araguaia.

O SR. IRAM SARAIVA — Está confundindo; o Ministro dos Transportes confunde, são dois rios — teria que haver um mapa aqui na sala.

O SR. ALEXANDRE COSTA — A do Araguaia, essa é impossível ser feita agora, nem é difícil,

é impossível. Esse impossível foi dito por todos que aqui vieram. Nem o GEIPOT, que V. Ex^a dá como arauto, que eu não considero, porque no Brasil criam-se esses arautos, sem obras, sem imaginação, sem criatividade.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Peça a extinção do GEIPOT, se é um órgão tão inútil assim.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Criam-se esses arautos que querem impor aqui as suas opiniões, não sabendo também que esta é uma Casa de homens que sabem e que têm cabeça, e conhecem as coisas. Aqui não vim para ouvir a opinião de Cloraldino Severo, mesmo porque não conheço nenhuma obra dele, se tem, não estão nas livrarias. Se existe algum trabalho eu nunca o li. O que sei é que foi um péssimo Ministro, é só o que sei, a não ser que ele me prove, através de outros grandes feitos, eu o tenho como um Ministro da média para baixo. Portanto, não sei o que vem fazer aqui, ele não está incluído na lista dos grandes concededores de transportes do Brasil, absolutamente não está incluído, como muitos que a desejam convocar. Se querem convocar, vamos convocar autoridades, homens que se debruçam sobre os livros e que sabem o que é transporte no País, e não um cidadão apenas pelo fato de ter sido Ministro; Ministro é escolha política, escolhe-se qualquer um, seja sabido ou não, seja capaz ou não. Aliás, para ser Ministro não precisa ser nenhum gênio em transportes, para isso existem as assessorias, existem os homens capazes dentro dos ministérios, que os conduzem. Não são os Ministros que criam, não são os Ministros uns imaginativos, uns criativos, os ministros são os administradores. Na realidade, o que precisamos saber — e eu concordo inteiramente com o Senador Iram Saraiva — é sobre a lisura da concorrência pública. Aqui deve ter prestado depoimento o Diretor da Mendes Júnior; eu não o ouvi; alguém acusou a Mendes Júnior? Ninguém. Então não há acusação nenhuma, porque eu não tenho visto. O último que veio elogiou a todo mundo, elogiou, foi elogiado; não sei o que estamos fazendo aqui.

O SR. IRAM SARAIVA — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Pois não.

O SR. IRAM SARAIVA — Eu queria dizer, nobre Senador Alexandre Costa, que estou realmente decepcionado com a CPI, porque eu vim para apurar a irregularidade, vim para isso, e isto aqui, está se transformando — apesar de ser muito salutar, e até para nosso conhecimento é importante — num foro de debates, sobre viabilidade do Araguaia, do Tocantins, e na realidade, menos está se discutindo sobre isso, porque até agora todos os depoentes, à exceção do Senador Affonso Camargo, que diz — e quero inclusive ter conhecimento desses dados — que a navegabilidade do Araguaia não segue os parâmetros colocados pelo Governador Henrique Santillo. Não acredito, até que ele me prove o contrário. E assim, já que partimos, para este foro salutar de debates...

O SR. AFFONSO CAMARGO — Que será muito bom para Goiás se for verdade que se possa fazer a hidrovía em tempo menor.

O SR. IRAM SARAIVA — Não, se puder fazer no mês que vem, nós vamos inclusive entrar com a Norte-Sul e a navegabilidade do Araguaia/Tocantins, porque Goiás é realmente um paraíso, inclusive para o Sul. Eu quero, Senador Alexandre Costa — já que vamos partir para esse tipo de debate — trazer agora para a questão do equilíbrio ecológico, quero que esta Comissão ouça, Sr. Presidente, o Dr. Harley Garcia, que é Presidente da Cemago, para vir falar inclusive o que pode causar a navegabilidade do Araguaia/Tocantins.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Eu também tenho uma dúzia de elementos, não vou trazer para cá, facciosos, vou trazer gente que sabe o que é transporte para depor aqui, tenho uma dúzia deles. Permita, Sr. Presidente, que eu termine o meu aparte.

Lembro-me bem, Sr. Relator, estava perto de V. Ex^a. V. Ex^a iniciou um discurso assim: "Esse Governo está caindo de poder; é um escândalo essa concorrência pública". E vejo que tudo isso foi abandonado aqui, estamos agora a discutir o Araguaia, o Tocantins, atrás de engenheiro tal, engenheiro tal, para dizer o que é bom, o que não é bom. O que é precipuo aqui é saber se houve mesmo conluio, se houve imoralidade na concorrência pública. Esse é o precipuo, porque foi isso que causou o pedido de V. Ex^a para a comissão de inquérito, requerimento que eu tive a satisfação de assinar e dar apoio. Não podemos desviar, agora, tenho notado que todos os empreiteiros têm vindo aqui já entraram para a intimidade; estão todos isentos de culpa.

O SR. IRAM SARAIVA — Mas Senador, não poderia ser diferente. Esta Casa é composta por muita gente financiada por empreiteiras.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Aliás com tratamentos diversos, porque o tratamento tem que ser o mesmo para um e para outro; se há crime de empreiteiros, do primeiro ao último todos são criminosos, se não há crime não há criminosos. Aqui ninguém pode tratar um com o Código Penal e outro com abraços, carinhos e afeto. Isso não é possível.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Senador, permita-me um aparte. V. Ex^a é um homem experiente, e naturalmente está fazendo essas colocações, aí sim, para desviar o objetivo dos nossos trabalhos.

Todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica da Ferrovia Norte-Sul são importantes. Então, é por isso que nós estamos querendo saber das alternativas, inclusive alternativas mais baratas, que interessam mais à região, de acordo com estudos já feitos por órgãos governamentais do maior conceito — entre eles, os estudos do Prodiat e do Geipot, que V. Ex^a não gosta, V. Ex^a odeia o Geipot.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Eu não odeio o Geipot.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — ... mas é um órgão que está aí, funciona e é o responsável pela política de planejamento dos transportes.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Eu não odeio o Geipot, só não considero o Geipot a última palavra, como V. Ex^a quer.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não, pelo menos, nós devemos ter como base, não é dogma.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex.^a é que se baseou no GEIPOT; adquiriu até documentos do Geipot por fora.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não, não foi nada por fora.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Por fora, para trazer para esta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eu pediria que não houvesse conversa paralela, senão, não terminamos. Um fala, depois o outro. Não pode ficar aqui uma conversa paralela.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Estou com o aparte. A não ser que S. Ex.^a me retire o aparte.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, calma, nós estamos discutindo aqui se é viável.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — É apenas para colocar ordem.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não tem problema, eu não estou atrapalhando e S. Ex.^a não está me atrapalhando.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex.^a faz perguntas, ou V. Ex.^a faz a sua exposição...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Calma, Sr. Presidente. V. Ex.^a veio de uma férias, deve ter descansado, de maneira que, tenha calma.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu já concluo o aparte. Então, nobre Senador, essa preocupação de apurar a irregularidade persiste como um dos objetivos da CPI.

O SR. IRAM SARAIVA — Acho que é o maior.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu não considero o maior.

O SR. IRAM SARAIVA — Mas eu considero.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas é maior, porque esse é crime, o erro da viabilidade é erro. Um, crime, o outro é erro.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Do ponto de vista ético...

O SR. IRAM SARAIVA — Ético não, penal! Ai eu já não falo como engenheiro, mas como advogado.

Eu quero é apurar irregularidade.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tudo bem, ele está em primeira colocação.

O SR. IRAM SARAIVA — Sobretudo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tudo bem, mas os objetivos não cessam aí, não se esgotam aí. Então, quando se está analisando todos os aspectos da viabilidade...

O SR. IRAM SARAIVA — Eu diria, me perdoe V. Ex.^a, o outro eu diria que foi até para dourar a pílula.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Nada disso, muito pelo contrário.

O SR. IRAM SARAIVA — Foi para dourar a pílula. Como viu que não apurava nada, nós partimos e embrenhamos por isso aí.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu quero encerrar o meu aparte, dizendo que não se vai esperar que venham aqui pessoas prestar depoimentos e fazer auto-acusações. Em nenhum tribunal, em nenhuma Comissão, ninguém é obrigado, por lei, a acusar-se a si mesmo. Então, esse tratamento cordial com os depoentes, sejam eles diretores de construtoras, sejam eles da VALEC, seja o Ministro dos Transportes, eu acho que não faz mal e nem desvirtua os objetivos desta Comissão, porque aqui nós não somos um tribunal de inquirição.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas V. Ex.^a mostrou o Código Penal para o Presidente da Valec e não mostrou mais para ninguém.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mostrei é vou mostrar, porque realmente houve ilícito penal.

O SR. IRAM SARAIVA — Já virou simpósio, meu caro Senador, era isso que eu queria explicar.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não virou simpósio.

O SR. IRAM SARAIVA — Grandes depoimentos, viabilidades e só.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Isso faz parte também da CPI.

O SR. IRAM SARAIVA — A Comissão Parlamentar de Inquérito, ela é peça vestibular para, depois, uma denúncia-crime, meu caro Senador.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Pergunto a V. Ex.^a por que essa pressa toda.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eu peço a V. Ex.^a que encerre o debate, para darmos prosseguimento aos nossos trabalhos.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Como é que vai querer que a Comissão antes de terminar os seus trabalhos, já tenha cumprido os seus objetivos? A não ser que eu faça um relatório **a priori**, baseado talvez no pensamento, nas intenções. Quer dizer, nós temos que aguardar um pouco. A Comissão nem sequer completou o seu prazo primeiro e, dado certos fatos e certas etapas, nós temos que analisar esse prazo, para saber se ele é suficiente; porque, se não for, nós temos a obrigação de pedir um estancamento do prazo, visando a que ela cumpra os seus objetivos. Eu acho uma pressa do nobre Senador já querer que uma irregularidade esteja apurada ou não, ainda no curso dos trabalhos da CPI. Não vejo por que essas colocações.

O SR. IRAM SARAIVA — Eu não tenho pressa nesse sentido.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Creio, nobre Senador Iram Saraiva, que esta Comissão está indo no rumo certo, está sendo levada com muito critério pelo nobre Presidente, e que nós todos estamos dando o possível. Agora, não houve o compromisso assinado com ninguém de que nós vamos ser o Sherlock Holmes para descobrir as irregularidades. Agora, que houve, houve. Ninguém está sabendo explicar. Até hoje, ninguém soube explicar.

O SR. IRAM SARAIVA — É o crime perfeito.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — É o crime perfeito, como tantos outros neste País.

Agora, V. Ex.^a não vai querer esperar que os empreiteiros venham aqui dizer: "Eu participei de um conluio". Não é possível. Não são obrigados e V. Ex.^a não vai esperar isso.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eu faço um apelo a V. Ex.^a Esse debate já está longo demais e eu quero dar algumas explicações.

O SR. IRAM SARAIVA — Antes, Sr. Presidente, pela ordem, eu queria sugerir um nome.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eu já vou apanhar os nomes.

O SR. EDISON LOBÃO — Eu peço a V. Ex.^a que me inscreva também, pois eu gostaria de dar uma palavra.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Eu também desejo falar, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Se V. Ex.^a deseja falar, então V. Ex.^a tem a palavra.

O SR. EDISON LOBÃO — Sr. Presidente, eu não posso deixar de pretar a minha solidariedade às posições aqui levantadas por V. Ex.^a, pelo Senador Iram Saraiva e pelo Senador Alexandre Costa.

Realmente, não consigo encontrar nenhuma razão na proposta do Senador Affonso Camargo, que se convoque alguém para vir depor sobre a viabilidade da hidrovía do Tocantins.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Permite V. Ex.^a, apenas para fazer uma correção?

O SR. EDISON LOBÃO — Pois não.

O SR. AFFONSO CAMARGO — A proposta não é minha, é do Senador Mauro Borges, que não está aqui presente...

O SR. EDISON LOBÃO — Mas a proposta foi levantada, aqui, agora, por V. Ex.^a

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sim, exatamente...

O SR. EDISON LOBÃO — Então V. Ex.^a apóia a proposta do Senador Mauro Borges?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Exatamente.

O SR. EDISON LOBÃO — Muito bem! Não vejo razão alguma. O Araguaia é, sem dúvida nenhuma, muito importante e todos estamos de acordo em que ele seja, amanhã, utilizado como hidrovía importante no sistema de transporte nacional. Não há palavra alguma contra isto. Apenas, o que se questiona, neste debate ocioso, é quanto ao momento, ao tempo de exame dessa questão.

O que se cogita aqui, nesta Comissão, e nisso o Senador Iram Saraiva tem toda razão, é examinar possíveis irregularidades na concorrência da Ferrovia Norte-Sul.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não é só isso, Senador!

O SR. EDISON LOBÃO — É isso.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A resolução é muito clara.

O SR. EDISON LOBÃO — A resolução não fala em viabilidade da hidrovía.

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

O SR. EDISON LOBÃO — Se não fala, vamos cuidar daquilo que a petição fala, da Norte-Sul.

Este é o nosso objetivo. E V. Exª acaba de declarar que não conseguiu ainda chegar ao fundo da questão, só se prestasse um relatório antecipado, que não tem ainda...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Exª queria?

O SR. EDISON LOBÃO — Não, não desejo isso.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não posso fazer conclusões antecipadas.

O SR. EDISON LOBÃO — Estou de acordo com V. Exª. Mas se V. Exª não está em condições de apresentar o seu relatório, ainda, como é que quer examinar o problema de hidrovia, se nem o ponto fundamental, o ponto fulcral da Comissão de Inquérito V. Exª tem condições de se manifestar sobre ele, ainda? Agora, quando se diz, aqui: é uma questão paralela essa da hidrovia, que deve ser examinada. Ora, aqui se falou sobre tantas questões paralelas que, se fôssemos nos deter sobre elas, não chegaríamos ao final nem em um século. Dou um exemplo, para V. Exª, esdrúxula: falou-se, aqui, numa comparação entre a Ferrovia Norte-Sul e as ferrovias do mundo inteiro. Então, seria o caso de chamarmos, aqui, as autoridades do mundo inteiro para vir depor sobre ferrovias.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas houve depoimento sobre isso?

O SR. EDISON LOBÃO — Falou-se aqui insistentemente sobre isso. Até eu falei. Todos falamos aqui sobre prego, sobre isso, sobre aquilo. Então, verifica V. Exª que, se tivermos que fazer uma apuração, uma investigação sobre cada tema paralelo aqui levantado, durante um século não vamos terminar esta Comissão Parlamentar de Inquérito. Não posso, portanto, Sr. Presidente, dar o meu apoio a essa questão. Até concordo em que amanhã se faça uma nova comissão, ou de inquérito, ou uma comissão especial, para examinar a viabilidade do rio Tocantins, do rio Araguaia. Estou de acordo que até é desnecessário, porque todos estamos de acordo com isso. Agora, incluir esse tema, na Comissão Parlamentar de Inquérito, para apurar irregularidades possíveis na concorrência da Ferrovia Norte-Sul, acho um absurdo e estou contra.

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

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

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, o que se vê e o que se compreende, em tudo isso, é uma procrastinação da Comissão — que não vai ser novidade, nem no Senado, nem na Câmara; delas há que começaram há vinte anos e até hoje não terminaram — para que prevaleçam sobre o Governo as acusações feitas pelo próprio Relator numa sessão memorável do Senado da República.

Não se pode, absolutamente, desviar. Concorro, até, que se separe: concorrência pública primeiro e se dê o resultado e se continue esta Comissão durante vinte anos, estudando a viabilidade.

O Governador de Goiás aqui esteve e fez uma preleção das mais preparadas e das mais capazes sobre o assunto.

O SR. IRAM SARAIVA — Permite V. Exª só um parêntese? As viabilidades, porque aí já não se trata mais nem só da Norte-Sul, estamos discutindo outras alternativas.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Disse bem claro que o Araguaia não seria desprezado; que o Araguaia não estaria na prioridade, para o momento, porque seria uma obra difícil de ser realizada no prazo que o Governo deseja e que o País precisa. Qualquer estudo de viabilidade vai concluir que o Araguaia também é uma via de transporte necessária. Quem tem dúvida disso? Ninguém. Eu não tenho; ninguém tem. Todos que vieram aqui o disseram. Mas condenação à ferrovia nenhum depoente também fez aqui — nenhum depoente fez, até hoje, como também nenhum depoente fez, até hoje, uma acusação sobre a concorrência pública. Se o crime é perfeito, e o Relator já sabe que o crime é perfeito e não pode desvendá-lo, que ofereça seu relatório e vamos excluir o crime, e vamos continuar agora os estudos científicos.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Exª está apressado, não é? A pressa aniquila o verso.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Estou apressado, tal qual a pressa de V. Exª em dizer que o Governo estava caindo de podre.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Releia o meu discurso.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Quer açodamento maior do que esse que V. Exª cometeu?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — É preciso que V. Exª releia o discurso.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Foi dessa forma que V. Exª se expressou. Se V. Exª teve pressa, eu também a tenho em saber se o Governo está podre mesmo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não tenho nada a retificar no meu discurso.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Nisso V. Exª foi leviانو.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Retribuo a acusação. V. Exª não me provoque, porque eu não quero aceitar provocações.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Exª pode insultar e não quer ouvir! Comigo, não! Comigo, quem diz, tem que ouvir.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Retribuo a acusação de leviانو. Não a aceito e não é esse o nível que se espera de uma CPI de Senadores aqui.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não é o que a Nação espera de um Senador: ir para uma sessão, sem qualquer informação, e dizer que o Governo está caindo de podre por uma concorrência pública.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Exª precisa reler o meu discurso, pois não está dando informações corretas. É preciso ter honestidade intelectual. Leia o meu discurso!

O SR. ALEXANDRE COSTA — Tenho todo e qualquer tipo de honestidade e não recebo lições nem de V. Exª, nem de ninguém.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Saiba V. Exª que não levo desaforos.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Peço a V. Exª que coloquem o debate no nível da Comissão, caso contrário, suspenderei a reunião.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Ainda não saiu nenhum nome feio, nem insulto!

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tão logo o nobre Senador termine, eu gostaria de usar da palavra.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concederei a palavra a V. Exª. Porém, não vamos entrar nesse debate, porque senão não terminamos.

O SR. ALEXANDRE COSTA — O açodamento com que V. Exª se pronunciou é o mesmo que V. Exª tem que concluir; é obrigado a fazê-lo. V. Exª não é o dono da Comissão Parlamentar de Inquérito.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Claro que vamos concluir.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Peço a V. Exª que conceda o aparte, caso contrário não chegaremos a nada.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Agora, procrastiná-la, desviá-la, aqui, para estudo de viabilidade, que pode levar um, dois, três anos, deixando sobre as costas do Governo aquela acusação que eu ouvi, que o Senado Federal ouviu, que o Senador Edison Lobão aparteu V. Exª...

O SR. EDISON LOBÃO — V. Exª me permite um aparte? Aceito o convite do Sr. Relator e voltarei a reler o seu discurso, porque eu vi isso. A minha dúvida está em se S. Exª declarou que o Governo estava caindo de podre, ou se o Presidente Sarney, o que é pior. Relerei o discurso de S. Exª e vou pedir também a gravação. Às vezes, o discurso não confere com a gravação. Há retificação taquigráfica, que é coisa normal.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Releia também, Sr. Senador, e peça a gravação. As minhas palavras estão ditas e, sequer, tenho motivo de retirá-las. Aliás, tenho motivos de complementá-las sobre o que está havendo.

O SR. EDISON LOBÃO — Então, V. Exª está confirmando?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Exatamente. Mas não nos termos ditos por V. Exª. Se querem aqui, fazer patrulhas, que o façam, mas devem ser de acordo com as palavras ditas, gravadas e taquigrafadas.

O SR. EDISON LOBÃO — V. Exª pretende patrulhar o Governo com expressões impróprias, inclusive.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Exª, Senador Alexandre Costa, pode continuar. Peço aos nobres Senadores que não interfiram, sem pedir o aparte.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, proponho que, uma vez ouvidos os empreiteiros — que é o necessário e suficiente para que a Comissão se pronuncie sobre o lícito ou ilícito — seja resolvida essa parte e que ela prossiga nos estudos da viabilidade, tantas e quantas vezes queira ser prorrogada. Mesmo porque, não que-

rendo ser o dono da verdade, sou a favor da ferrovia, mas não sou contra a hidrovia. Da maneira que considero que a ferrovia é a prioridade, poderei estar errado e, amanhã, poderá ser a hidrovia a certa. Porém, quanto à licitude do ato, essa eu quero, porque tenho convicção de que o Ministro dos Transportes — conheço S. Ex^a há muitos e muitos anos — é incapaz de promover uma concorrência ilícita de uma obra de tão grande importância. Conheço também o Presidente da República, meu companheiro de mais de 40 anos de política, Governador do Estado, um homem que já exerceu as maiores funções. Sua Excelência nunca se envolveu com qualquer ato ilícito. Tenho urgência nessa parte. Se os empreiteiros já foram ouvidos, que a Comissão se pronuncie sobre a licitude ou ilicitude, e prossiga depois com os estudos. Não condeno V. Ex^a. Esses estudos devem ser aprofundados o quanto for necessário. Porém, sobre o outro, não há mais necessidade. Se V. Ex^a quiser chamar todos os empreiteiros, que os chame. Se quiser chamar testemunhas que consideram o ato ilícito, que o faça, contanto que haja um resultado imediato, dentro do prazo estabelecido, sem prorrogação, sobre a acusação realizada. Isso o que eu queria dizer.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eu preferia dar uma explicação para chegarmos à conclusão desses esclarecimentos prestados à Comissão Parlamentar de Inquérito.

O Ministro dos Transportes já assinou um convênio, um contrato — não sei bem o termo — com uma empresa, ou coisa parecida para examinar a navegabilidade do rio Araguaia. Inclusive, compareci ao ato de assinatura desse convênio.

O ex-Ministro Cloraldino Severo foi a Belém do Pará e saiu de lá quase corrido, porque foi contra a hidrovia. A reação contra S. Ex^a foi terrível e o consideram **persona non grata** no Pará — isso apenas a título de informação para os Senadores.

Quanto a nossa Comissão, hoje foi realmente um debate muito interessante. A Comissão foi criada exclusivamente, para apurar as irregularidades divulgadas no jornal **Folha de S. Paulo**, na concorrência para a implantação da Ferrovia Norte-Sul, e analisar os aspectos da viabilidade sócio-econômica da mesma. Já ouvimos aqui o denunciante, que foi o Sr. Jânio de Freitas. Recusou-se a vir, mas afinal veio, por insistência nossa. Não adiantou nada aquilo que saiu no jornal. Isso eu disse a ele no dia. Já prestaram depoimentos aqui os Governadores das duas regiões: Henrique Santillo, de Goiás, e Eplácio Cafeteira, do Maranhão; o Presidente da Valec, do Gelpot e vários empreiteiros. Já pedimos aqui todos os documentos. Temos documentos fornecidos pela VALEC, cerca de nove volumes, com todos os dados necessários para o exame desse assunto. Já requeremos também da Polícia Federal o inquérito que estava sendo realizado e já temos o resultado. Já temos a cópia da carta daquela empresa — acho que alemã — que foi publicada nos jornais, e vamos trazê-la aqui numa próxima oportunidade. No exercício desta Presidência, temos deixado uma liberdade para chegarmos às conclusões desta Comissão. Agora, vamos realmente ordenar esse trabalho. Os Srs. Senadores devem escolher duas ou quatro pessoas a virem depor, porque vou encerrar os depoimentos, com esses

próximos que vierem, para depois convocar, afinal, os Ministros dos Transportes e do Planejamento. Essa é a nossa orientação e espero a colaboração de V. Ex^a, porque teremos o nosso primeiro prazo encerrado. Pedirei a prorrogação de prazo, mas esta Comissão vai terminar seus trabalhos, porque, com a colaboração de V. Ex^a, chegaremos ao ponto final. Teremos um prazo grande para que o Relator faça o seu relatório; conceder-lhe-ei o prazo que achar necessário. No estudo que S. Ex^a precisar fazer, a assistência que a Comissão precisar, estou pronto a dar, mas vamos terminar esta Comissão e com o objetivo determinado no requerimento. Para que isso se realize e para que estejamos todos em paz e em concórdia, vamos ver quem mais convocaremos. O meu amigo e grande Senador, o mais votado na Bahia, Ruy Bacerlar — isso verifiquei outro dia, com alegria imensa, porque é meu amigo, embora esteja do outro lado; deveria estar do meu lado — pede muito para se convocar o Dr. Vasco Neto, que foi nosso colega aqui muitos anos. Não sei bem qual o objetivo. Ele é homem de grande capacidade, engenheiro. Fala-se muito de Isa Rondon para depor. Já pedi e reiterei aos Senadores Alexandre Costa, Afonso Camargo, Iram Saraiva, Mansueto de Lavor e ao nosso Senador pelo Distrito Federal, Pompeu de Sousa, se há alguma pessoa que queira depor. Não vou dizer para cada um convocar cinco, dez ou três. Abrirei mais essa última exceção para que possamos dar um fecho nesses depoimentos. Sr. V. Ex^a não quiserem hoje dar esses nomes, até quinta-feira, meio-dia, colherei esses nomes e, desses, escolherei dois ou quatro para encerrar esses depoimentos. Essa é a nossa orientação, no sentido de alcançarmos o objetivo desta Comissão de Inquérito, que tem funcionado muito bem: foram dados aqui todos os esclarecimentos, todos os dados foram fornecidos. V. Ex^a estão lembrados de que aqui foram mostrados gráficos quanto à viabilidade. Quanto à parte da irregularidade, divulgada no jornal **Folha de S. Paulo**, ninguém conseguiu nada. Todas as empreiteiras que têm vindo aqui dizem que “não houve conluio, que está tudo certo, que está tudo direito”. É o que tem sido dito até o momento. Ainda hoje aqui o representante da Mendes Júnior fez essa declaração. Então é essa a minha visão do problema. Portanto, peço a colaboração de V. Ex^a, na certeza de que nossa intenção é finalizar esta Comissão, em boa hora requerida, com a assinatura de homens de vários Partidos, inclusive de pessoas ligadas ao Governo e ao Presidente da República — como é o caso do Senador Alexandre Costa, cuja assinatura vejo aqui, assim como a do Senador Iram Saraiva. Então, parece-me que houve interesse geral em se procurar esclarecer algo, creio, difícil de esclarecer. De forma que peço a colaboração de V. Ex^a no sentido de que até quinta-feira, às 12 horas e 30 minutos, indiquem os nomes de pessoas que gostariam de ouvir como depoentes nesta Comissão. Aceitaremos apenas essas indicações para os depoimentos finais, porque creio que já temos, aqui, depoimentos suficientes.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Pela ordem, Sr. Presidente. Qual é o critério? Quantos indicam e quantos podem requerer? Cada Senador poderá indicar um depoente?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Cada Senador indicando seriam nove. Mas aqui o nosso Senador já dá essa colaboração dizendo que não convocará mais ninguém; o Bacerlar sugere o Vasco Neto, mas ele também já não me cria caso. Então já temos menos dois, ou seja, já temos só 6.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Entendo que o Vasco Neto seria uma grande figura,...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Então contamos o Vasco Neto.

O SR. ALEXANDRE COSTA — ...foi Presidente da Comissão de Transportes na Câmara dos Deputados durante vários anos e é um homem de alta capacidade.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Então vamos escolher quatro nomes. Solicito que V. Ex^a se reúnam e escolham.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mesmo que eu não concordasse com o que ele aqui dissesse, pelo menos terei tido o prazer de revê-lo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Escolham os quatro nomes, até quinta-feira, para fazermos as convocações.

O SR. IRAM SARAIVA — Pela ordem, Sr. Presidente. Eu gostaria de fazer uma sugestão.

Sr. Presidente, já que estamos tratando de navegabilidade, do problema de viabilidade econômica, creio ser importante discutirmos o problema do equilíbrio ecológico, tanto para a construção da Ferrovia Norte-Sul, quanto para a navegabilidade do Araguaia e Tocantins. Quero sugerir o nome do Dr. Harley Garcia que é experiente nesse setor. Considero importante um depoimento que aborde o problema do desmatamento, conservação da fauna e da flora — ele é Presidente da Cemago, Harley Garcia.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — É aqui em Brasília?

O SR. IRAM SARAIVA — Não, em Goiás.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O Senador Alexandre Costa tem algum outro nome?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Eu não tenho um prazo até amanhã?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Está bem, amanhã entregarei o nome a V. Ex^a.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, acho que eu facilitaria ao subscrever a indicação já feita pelo Senador Mauro Borges, porque aí a minha sugestão seria, no dia em que viesse o proposto pelo Senador Iram Saraiva, que viesse a engenheira Isa Rondon, e nós teríamos um dia interessante com relação a esse problema da navegabilidade, com dois depoentes, eu já estou indicando alguém que já foi indicado pelo Senador Mauro Borges; então isso facilita.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Senador, V. Ex^a tem algum?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tenho?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Então me dê o nome por favor, por preferencial.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sim, mas quero justificar, exatamente para não pensarem - alguns colegas - se está tratando de protelar ou de postergar os trabalhos da CPI; eu tenho o maior interesse em que esse relatório seja apresentado no mais breve espaço de tempo possível. Mas o relatório tem que vir depois.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Claro, não temos pressa, para o relatório vai ter o prazo necessário; garanto-lhe os prazos, prorrogos os prazos cotanto que V. Ex.^a faça o relatório...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Nenhuma dessas convocações solicitadas o são para tapear, não é nada disso. Nós temos o interesse, acho que nós somos co-responsáveis, por isso é que eu gostaria que os companheiros me entendessem, mesmo não concordando. Ficou claro aqui que a construção da Norte-Sul foi uma decisão política, a partir de um momento o Presidente José Sarney assim decidiu. E nesse sentido, como decisão política, temos que ouvir pessoas que durante um certo momento — ilustres ou não, competentes ou não — foram responsáveis pela política de transportes; nós temos aqui que não precisa ser convocada, porque já é membro desta Comissão, o Senador e ex-Ministro Affonso Camargo. Mas sendo uma decisão política do Presidente José Sarney, ninguém vai colocar na cabeça que venha um Ministro do Governo Sarney aqui, para contestar a Ferrovia Norte-Sul — porque no momento em que ele contestasse uma decisão política do Presidente não seria mais Ministro. Logo, se nós convocamos um Ministro e não convocamos uma pessoa que durante um certo tempo foi responsável por essa política de transportes, mas que atualmente está desvinculada do Governo ou pelo menos da administração federal, no meu entender e como Relator, acho que essa informação seria parcial. É só por isso, unicamente por essa razão, e não para querer estabelecer aqui adiamentos, porque isso vai só atrapalhar o meu relatório e ocasionar mais trabalho para mim. Então não há razão dessa interpretação! É por isso que considero importantes os depoimentos dos ex-ministros Cloraldino Severo e o já solicitado, do ex-Ministro Dilson Funaro. E há razão para isso, simplesmente porque eles podem trazer, de uma maneira mais independente, uma opinião, responsáveis que foram, um pela política de transporte e, outro, pela política econômica, acerca da Ferrovia Norte-Sul. É uma diligência, não é outro requerimento, eu gostaria que incluísse, como pedido meu, os depoimentos dos ex-Ministros Cloraldino Severo e Dilson Funaro. Como diligência, peço a V. Ex.^a trazer para cá, visando à primeira parte, que é solicitada pelos nobres Senadores Iram Saraiva e Alexandre Costa, que, realmente viessem também, como documento, o dossiê acerca do inquérito da Polícia Federal — acredito que V. Ex.^a já pediu.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Já está em nossas mãos, eu requeri.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu declarei aqui que só chegou depoimento do GEI-POT e do Ministério dos Transportes. Esse da Polícia Federal ainda não chegou.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Já chegou, sim, senhor.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não nas minhas mãos.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Nas suas mãos não tem que chegar, tem que chegar é à Comissão. O Senhor vai à Comissão e está lá à disposição.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Presidente, se não chega às minhas mãos eu não posso...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex.^a vai até a Comissão, senão cada um leva o depoimento, e como é que eu vou fazer depois?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Estou solicitando uma cópia, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Está lá à disposição, posso mandar tirar uma cópia.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Por ser um volumoso inquérito eu tenho que ler com antecedência.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Inquérito Policial nº 1

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Exatamente, estou precisando ler esse documento. Eu não estou querendo insistir mas eu acho importante, até em termos de estabelecer o contraditório, de ouvir os dois ex-Ministros Cloraldino Severo e Dilson Funaro. E apóio, integralmente, a solicitação feita pelos Senadores Mauro Borges e Affonso Camargo, acerca da vinda da Dr.^a Ida Rondon, para uma comparação — simplesmente comparação — e não para criar um novo enfoque acerca das potencialidades do Rio Araguaia.

O SR. IRAM SARAIVA — Concede V. Ex.^a um aparte?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Pois não!

O SR. IRAM SARAIVA — Eu precisaria de um maior esclarecimento: por que a vinda do ex-Ministro Dilson Funaro, no entender de V. Ex.^a?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Porque o Ministro Dilson Funaro foi o responsável pela política econômica, num momento em que se decidia a construção da Ferrovia Norte-Sul, e ele assinou, inclusive, a exposição de motivos. Logo depois, ele disse que havia se arrependido por ter assinado e que o tinha feito como um presente de aniversário ao Presidente Sarney.

Então, uma pessoa que foi condutor da política econômica e que, inclusive, declara isso, precisa vir aqui dizer das razões por que logo depois reformulou.

O SR. IRAM SARAIVA — Eu acho que não precisa, eu não concordo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu acho que precisa. Eu respeito a opinião dos colegas, dos companheiros que acham que não. Mas eu estou dizendo que é preciso, porque ele foi o todo-poderoso, um homem que decretou o Plano Cruzado, um homem que assinou a exposição de motivos e logo depois declarou à imprensa nacional que havia se arrependido, que era um presente de aniversário para o Presidente Sarney mas que não o faria mais, uma vez que não havia possibilidade de o País arcar com a Ferrovia Norte-Sul. Então, simplesmente pelo fato de ele não

ser mais Ministro, estou precisando ouvir as suas razões. Isso simplifica estabelecer um contraditório, também.

O SR. IRAM SARAIVA — Concede V. Ex.^a mais um aparte?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Ele pode não valer mais nada hoje, e ex-Ministro Dilson Funaro...

O SR. IRAM SARAIVA — Vale, sim.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — ...mas ele valeu muito até há pouco tempo.

O SR. IRAM SARAIVA — Concede V. Ex.^a mais um aparte?

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

O SR. IRAM SARAIVA — Eu acho que o Ministro Bresser Pereira tem que vir, porque é o que vai pagar a obra.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Se V. Ex.^a o convoca, eu apóio, mas eu não acho necessário o Bresser Pereira.

O SR. IRAM SARAIVA — Ao contrário, para estabelecer o princípio do contraditório. Um, ia dar o presente e não deu mais porque caiu fora, o outro, o Presidente da República continua obstinadamente querendo construir a Ferrovia Norte-Sul e quem vai pagar é o Ministro Bresser Pereira.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Nós já temos a presença do atual Ministro do Planejamento, Aníbal Teixeira que, realmente...

O SR. IRAM SARAIVA — Planejar não é pagar, meu caro Senador. Eu quero saber do que vai pagar, que é o Ministro Bresser Pereira.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Nobre Colega, deixe-me complementar a minha informação ou a minha consideração.

O SR. IRAM SARAIVA — É para estabelecer o contraditório.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu queria dizer que um dos colegas convocou ou pediu a convocação do Ministro Aníbal Teixeira e nós aprovamos, assim como a vinda do Governador Epitácio Cafeteira, do Governador Henrique Santillo, que fez brilhante exposição aqui. Então é claro que V. Ex.^a deve entender a nossa situação.

O SR. IRAM SARAIVA — Não estou discordando de V. Ex.^a, eu estou concordando. Apenas, queria que V. Ex.^a apoiasse a minha indicação que é a do Ministro Bresser Pereira, porque é o que vai pagar.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — E por que não?

O SR. IRAM SARAIVA — Porque senão não estabelece o contraditório.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Se V. Ex.^a acha importante...

O SR. IRAM SARAIVA — Acho, perfeitamente.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Chame o Ministro Bresser Pereira.

O SR. IRAM SARAIVA — Nós precisamos, inclusive, dilatar esse prazo...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, já são três. De maneira que eu quero indicar três.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu pedi dois, unicamente dois. Aliás, um deles já tinha sido aprovado anteriormente. Então eu estou pedindo, praticamente, um agora, nobre Senador.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Nenhum foi aprovado anteriormente.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Ninguém foi submetido ao Plenário. Não foi aprovado ninguém.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas, nobre Relator, com toda amenidade, será que V. Ex^a não podia não nos dar o desprazer de ouvir um cidadão que diz que assinou como presente de aniversário um ato da maior responsabilidade? V. Ex^a talvez queira, mas será que por apreço aos companheiros e respeito, um cidadão que assina um ato de 3 bilhões de dólares e diz que o fez de presente, presenteando com o que é da Nação, um Presidente da República, que dá publicamente essa declaração? Será que fica bem a presença de um cidadão desses nesta Comissão? Tenha paciência, Sr. Relator.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Nobre Senador, minha justificação não foi causa dessa declaração, mas foi, exatamente, para estabelecer o cotraditório. Eu não admitiria aqui, não se vai conceber que um Ministro do Presidente, depois de uma decisão política do Presidente, venha aqui contraditar ou se contrapor à decisão política do Presidente, até porque não seria Ministro no dia seguinte. Então, o ex-Ministro que depois de deixar o cargo, numa atitude de fraqueza, eu concordo com V. Ex^a, realmente para mim, mas ele depois contestou, ao sair do Governo, contestou como se sáisse de uma camisa de força, ele contestou com essas palavras.

O SR. ALEXANDRE COSTA — A camisa de força dele foi o Plano Cruzado. V. Ex^a sabe disso.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — então, este senhor que foi todo-poderoso, czar da economia brasileira, absovendo, inclusive, muitas vezes, o Planejamento, ofuscando o então Ministro do Planejamento, era preciso vir dizer, só teremos o cotraditório dessa maneira. Do contrário não teremos. A finalidade é essa.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex^a permite um aparte?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sim, nobre Senador.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Eu estou preocupado também e acho que não devemos procrastinar o resultado, acho que todos nós temos interesse que aconteça o quanto antes. Não gostaria também de restringir a vinda de ninguém, mas eu concordo com o Senador Iram Saraiva que mais importante do que o ex-Ministro Dilson Fumero é a vinda do Ministro Bresser Pereira.

Acho fundamental, porque ouvi, por exemplo, declarações nesse sentido do Ministro Bresser Pereira, de que, em virtude desse problema conhecido das carências de finanças do País, que a Norte—Sul estaria sendo programada para ser retomada o ano que vem e, no entanto, nós sabemos que a concorrência será aberta em setembro. Então, acho muito importante, porque a hora que abre concorrência e não tem dinheiro alocado

para pagar empreiteiro, como é que vai fazer? Parece-me que é fundamental a vinda do Ministro Bresser Pereira, porque se a obra for, afinal, decidida, tem que haver dinheiro para pagar.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Então, Senador Alexandre Costa, vamos ver.

O SR. ALEXANDRE COSTA — É a princípio de equidade. De acordo com o critério que V. Ex^a traçou, o princípio é de equidade. Todos podem apresentar dois.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, acho que quanto à vinda do professor Vasco Neto...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — É melhor convocar o Sr. Vasco Neto. Vamos convocá-lo. Essa Dr^a Isa também vai e, quanto aos outros, vamos fazer um remanejamento e dizer quem é que vai.

O SR. IRAM SARAIVA — Não, Sr. Presidente, eu não aceito remanejamento nas minhas indicações!

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Quais são as indicações de V. Ex^a?

O SR. IRAM SARAIVA — Harley Garcia, porque nós vamos observar o problema de equilíbrio ecológico, porque estou muito preocupado com isso.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Harley Garcia e o Ministro da Fazenda.

O SR. RUY BACELAR — Porque esse aí nós precisamos do dinheiro dele para pagar a Ferrovia Norte—Sul.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas será que o Bresser será Ministro daqui a dez anos ou quinze?

O SR. IRAM SARAIVA — Aí terá que ser pitonisa, eu só continuo com o requerimento.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Pela ordem, só um minuto, porque acho importante o que vou falar. Realmente, esse problema das irregularidades, se nós fizermos um retrospecto muito rápido, inclusive nisso aí o Senador Alexandre Costa corrigiu-me bastante a partir dos primeiros depoimentos de empreiteiros, e hoje tive oportunidade de ver aqui novamente o Dr. Murilo Mendes e, as empreiteiras, indiscutivelmente, como sempre fazem, dançaram conforme a música que foi estabelecida na concorrência e que se as pontuações foram dadas por antecipação e, inclusive, a orientação da Valec era dar um lote para cada empreiteira e no caso deles, deram o preço mínimo em quatro lotes. Já era a terceira pontuação e é evidente que não tinham de participar de nenhum acerto para ganhar. Se eles fizessem três, já teriam certeza de que teriam ganho e nós convergimos dentro daquela conclusão de que o importante era o problema da avaliação do preço base, porque todos eram no mínimo.

Então, Sr. Presidente, eu dizia que o problema de uma eventual irregularidade agora está centrado no exame muito apurado do preço base que foi dado pela Valec, porque é exatamente aí que poderia haver prejuízos para o erário público, só aí, porque os empreiteiros deram, realmente, o desconto mínimo. Então, só se o preço base estiver acima do normal. Então, queria levar a V. Ex^a esta preocupação de que é possível conseguir

aqui na assessoria do Senado pessoas que tenham condições de fazer esse exame todo de concorrência, e inclusive para pedir preços de outras entidades, para fazer o comparativo. Só se pode saber se o preço está acima do normal ou não, fazendo comparação com os preços praticados por outros órgãos com relação àqueles preços unitários. Esse é um assunto absolutamente técnico, mas acho que a nossa Comissão deveria ter esses dados, porque aí poderemos saber se a concorrência foi nociva ou não ao Erário.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Mas a concorrência não foi feita ainda.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não, a planilha de preços que foi proposta naquela concorrência.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Foi anulada a concorrência, de maneira que não houve a concorrência, mas a exposição de S. Ex^a tem razão de ser e nós vamos nos preocupar.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas o Senado não tem ninguém que possa fazer isso. Aqui só quem pode fazer isso, é o Dr. Bacelar, que é engenheiro, ou empreiteira, ou o DNER ou o Ministério, ninguém mais. Nem eu nem V. Ex^a, que considero um grande engenheiro, pode fazer.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Por isso que estou imaginando que se pudesse pegar aquela planilha de preços, consultar outros órgãos públicos, porque é uma forma de se chegar a uma conclusão, comparativamente.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Muito bem!

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não havendo mais nada a tratar nesta reunião fica a mesma encerrada.

(Levanta-se a reunião às 11 horas e 26 minutos.)

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.

7ª REUNIÃO, REALIZADA EM 13 DE AGOSTO DE 1987

Aos treze dias do mês de agosto do ano de mil novecentos e oitenta e sete, às quinze horas e quarenta minutos, na Sala da Comissão de Economia, presentes os Senhores Senadores João Menezes (Presidente), Ruy Bacelar, Edson Lobão e Dirceu Carneiro, reúne-se a Comissão Parlamentar de Inquérito, destinada a apurar as 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.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Senhores Senadores Mansueto de Lavor, Affonso Camargo, Leopoldo Perez, Iram Saraiva, Alexandre Costa e Olavo Pires.

Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos da Comissão

e convida o Senhor Senador Dirceu Carneiro para exercer a função de Relator *ad hoc*. Em seguida, convida o Professor Vasco Neto para tomar assento à Mesa. Após o juramento de praxe, inicia seu depoimento fazendo uma comparação das malhas ferroviárias existentes no Brasil, assim como os Planos Reboulas, Bicalho, Chinon e de Desenvolvimento. Finalizando, enfatiza sobre a maneira com que foi planejada a Ferrovia Norte-Sul e apresenta uma tese sobre transportes de linha de seleção.

Prosseguimento, passa-se à fase interpelatória quando usam da palavra, pela ordem de inscrição, os Senhores Senadores Edson Lobão, Ruy Bacerlar e o Senhor Relator, Senador Dirceu Carneiro, para as considerações finais. Após o término dos debates, o Senhor Presidente agradece ao Professor Vasco Neto, o pronto atendimento à solicitação da Comissão.

Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrados os trabalhos da Comissão às dezesseis horas e cinquenta 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 7ª 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 OCORRER O DEPOIMENTO DO PROFESSOR VASCO NETO, QUE SE PUBLICA COM A DEVIDA AUTORIZAÇÃO DO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO.

Presidente: Senador João Menezes.
Relator: Senador Mansueto de Lavor.
(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 Ferrovia Norte-Sul, destinada a averiguar irregularidades divulgadas no jornal **Folha de S. Paulo**, referentes à concorrência para implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia.

Quero, inicialmente, comunicar que se encontram prontas as atas das 1ª, 2ª e 3ª reuniões que foram realizadas, e que estão na Secretaria à disposição de qualquer desta Comissão.

Por outro lado, quero também comunicar que estou fazendo entregar a todos os Membros da Comissão um relatório do inquérito policial instaurado pelo Departamento da Polícia Federal e suas conclusões. Entregarei uma via para cada um.

Ainda, vou mandar distribuir aos membros da Comissão, cópias da carta que foi dirigida ao Sr. Ministro José Reinaldo Carneiro Tavares, pela DE-consult em que se propõe a trabalhar na Ferrovia Norte-Sul, dando a sua experiência, prometendo fazer estudos, projetos, planejamentos,

construções, observando o interesse das empresas brasileiras na aquisição de equipamentos, operação e treinamento.

Quero informar que ontem o Senador Mansueto de Lavor, relator da Comissão, entrou em contacto telefônico comigo. Ele não está presente, porque foi à Bahia, se não me engano, onde será paraninfo de uma turma de engenheiros ou coisa parecida. Na conversa que mantivemos, ele abriu mão de todas as convocações que havia formulado. Vou dar-lhe depois o prazo, para que dê o parecer final do relatório.

Comunico, também, que esta Comissão, hoje, encerra os seus depoimentos; não vamos mais tomar nenhum depoimento aqui na Comissão, a não ser do Ministro dos Transportes e do Ministro do Planejamento, que deverão ser efetuados no dia 11 de setembro, para neste período ficarem em estudo as documentações todas que estão aqui à nossa disposição. (Pausa.)

Convido, para exercer a função de relator *ad hoc*, o nosso Senador do Partido do Movimento Democrático Brasileiro, Dirceu Carneiro. (Pausa.)

Temos hoje, aqui, para depor o nosso eminente Dr. Vasco Neto, nosso velho companheiro de luta aqui no Congresso Nacional, que hoje vem prestar a sua colaboração, dando os seus esclarecimentos. Convido-o, a partir deste momento, para tomar assento à Mesa. (Pausa.)

Dr. Vasco Neto, meu eminente companheiro, nós vamos levar ao conhecimento de V. Exª os termos da resolução que criou a Comissão de Inquérito, que é a seguinte:

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 9 Membros, para, no fim do prazo de 60 dias, apurar as irregularidades divulgadas pelo jornal **Folha de S. Paulo**, na concorrência para implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela Ferrovia.

Esses são os termos pelos quais foi requerida a Comissão de Inquérito. Antes de V. Exª começar a prestar esclarecimentos, vamos fazer o seguinte juramento — V. Exª repetirá 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 viabilidades sócio-econômica daquela ferrovia.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Sª deseja primeiro fazer uma exposição e deixar as perguntas para depois? O que prefere?

O SR. VASCO NETO — Acho melhor, para o bom andamento dos trabalhos, que eu exponha primeiro.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Sª deseja ser apartado no curso da exposição?

O SR. VASCO NETO — Não, prefiro ser apartado no final da exposição.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra ao nobre depoente Vasco Neto, por 30 minutos, para fazer sua exposição.

O SR. VASCO NETO — Gostaria de dizer que vim aqui à instância do meu brilhante colega Ruy Bacerlar. Só venho porque, evidentemente, desentendimentos houve, foi uma reação nacional, um movimento de escândalo em cujo mérito não vou entrar, vou-me poupar.

Trago uma contribuição um pouco diferente a esta Comissão, dando, inicialmente, as linhas mestras do Plano de Desenvolvimento, o que houve em matéria de Plano de Desenvolvimento Nacional. Trouxe uns **slides** para demonstrar minha exposição: vou entrar no estudo das linhas básicas dos transportes brasileiros, vou criticar o PRODEST — que a meu ver, como professor que sou, é extremamente fraco, fêlho — e depois comentar sobre a Estrada Norte-Sul, o Porto de Itaquí e os demais portos do Brasil.

Há uma concepção de que só há um porto e uma só estrada, o que é uma profunda injustiça no Brasil todo, com a discrepância de destinação de verbas a uma só região. Se dessem 5% do que se vai gastar na Norte-Sul para a Bahia, nós resolveríamos todos os problemas da malha ferroviária baiana, que está em demanda não pressuposta, mas reprimida, como bem sabe o Senador Ruy Bacerlar.

Quero explicar que os planos de viação do Brasil vêm evoluindo desde 1800, com o sistema ferroviário.

(Projeção de **slides** com explicação do depoente)

O Plano Reboulas de um engenheiro baiano é meramente geométrico, já que se têm os paralelos, baseou no triângulo onde vê-se o Brasil cercado de perpendiculares e paralelos. Repare-se bem que a base do triângulo está lá no Amazonas e a costa norte brasileira, e deste lado do triângulo está a costa oceânica e, do outro lado, nos limites do Brasil com os países sul-americanos.

Verifica-se que não há nenhuma informação sobre topografia e geografia; é apenas geométrica.

Outro plano de 1881, constitui na interligação de bacias por ferrovias e ainda mais um aproveitamento da velha linha de menor resistência do Madeira com o Amazonas...

Aqui recomeça, pela primeira vez em 1926, o Plano Rodoviário Brasileiro. Só para dar uma informação.

Reparem o Palho Chinon de 27, aí dá uma previsão muito interessante de Brasília. As convergências de Brasília, inclusive Salvador, da 349 hoje, da 251 muito próximo da 030. Este é o Plano da Comissão Rodoviária, também.

Este é o Plano Geral de Viação Nacional, que o PRODEST apresenta, uma variação de Paulo de Frontin.

Este é o plano do DNER, de 1937.

Este é o Plano Nacional, de 1944.

Está aqui o Plano Rodoviário Brasileiro Nacional, aprovado em 1973, já estávamos aqui no Congresso.

Aqui está o Plano de Hélio Fortes — é o Plano Ferroviário: Para este chamo atenção: não existe a ferrovia. Já Carajás tínhamos previsto. A Ferrovia

Norte-Sul, por lei, não pode ter recursos na lei que instituiu esse plano.

Houve a do Nordeste ou Ferrovia Leste, que o Prodest não considerou. Considerou, naturalmente, uma boa linha mestra que é a Norte-Sul. Mas não considerou nada para o Nordeste.

Aí está o Plano Hidroviário do Brasil nas suas linhas mestras. Aqui, em 1960 — há 27 anos — o que se supunha dos portos do Brasil. A interlândia dos portos. Reparem aqui na Bahia e Amazônia, no nosso Pará, Santarém, de Belém, de Manaus, etc.

Até aqui estudei os planos, como eles vinham sendo apresentados, aleatoriamente. Em 1972, para conseguir a cátedra da Escola Politécnica, apresentei a tese: Transportes e Princípios de Seleção. Então, estudei as linhas naturais de circulação. Quais são as linhas naturais de circulação? São aquelas que são os caminhos seguidos, em geral, na História; os caminhos mais fáceis, são aquelas em que a penetração é fácil, o tráfego é fácil e a implantação é fácil. Dentro dessa linha de menor resistência, na minha tese, considerei e o Prodest está aí, para qualquer coisa verificar, considerei a Norte-Sul — reparem que considerei a Norte-Sul, Belém — porque é o caminho natural: Tocantins a Belém. Mas tive a acuidade de pensar numa diagonal que viesse interferir através de Atiquia sobre o linha Norte-Sul.

A Ferrovia Norte-Sul tem este caráter: é uma linha de implantação fácil, prevista há 25 anos e com potencial econômico. O que a tornou a ferrovia da discórdia nacional foi a intenção de empurrá-la goela abaixo da Nação, de maneira incorreta, em detrimento dos outros estados e regiões de Brasil. O Prodest é uma cópia infeliz disso, como mostrarei posteriormente.

Quando nós, da Concene, indicamos Petrolina e Juazeiro como grandes núcleos de transporte, não consideramos apenas Fortaleza e Itaquí. Pensamos também em Recife e Salvador.

O Prodest é uma deformação da minha tese. Dentro da mesma transfiguração, a linha para Salvador, Recife, João Pessoa, Fortaleza e São Luís é uma deformação absurda. O Dr. Eliezer Batista condenou, por absurda, a concentração quer em Belo Horizonte quer em Salvador — disponho de dados sobre a suspensão determinada por ele.

O grande erro do Prodest é esvaziar a Bahia. A linha natural seria para um porto da costa baiana, como historicamente se viveu. Mas ele está profundamente deformado. Se observarem o trabalho que fiz, verão que todas as outras linhas seguem mais ou menos esta. Só na Amazônia dei uma ênfase muito maior.

A linha básica de transcosta é a Leste-Oeste; com base na Costa Norte brasileira, os portos de Fortaleza, São Luís, Belém, Santarém, Manaus e lá nos confins do Brasil.

Há outro detalhe muito importante. Comparando com a nossa projeção, vê-se que todas as linhas procuram seguir as linhas naturais de penetração, ao contrário do que acontece com o PRODEST. A Bahia está protestando, seu Governador tenta seguir isso. O Eliezer Batista diz muito bem que a concentração, quer em Salvador, quer em Belo Horizonte, é um absurdo econômico, quando comenta as necessidades de transporte de uma fábrica de celulose da costa baiana.

O SR. RELATOR (Dirceu Carneiro) — Essa concentração se dá em virtude da suturação das vias?

O SR. VASCO NETO — A concentração na costa baiana é por uma questão de produção. As estradas de ferro da Bahia estão com demanda reprimida.

Mas não me refiro às estradas de ferro construídas, mas ao plano que me dá subsídios para defender a tese de que o Prodest é padrao para o Nordeste.

Desde que estou aqui, há 16 anos, só assisti a um fato diante da prioridade do Nordeste: o corte de verbas. O Prodest pratica um crime ao levar a estrada só a Belém. Até o mapa dele é malfeito. Não houve qualquer estudo da estrada, nem há números.

Sou contra isso, principalmente eu como engenheiro. O Prodest tem coisas incríveis, Senador, que vão influenciar no Madeira. O Prodest, aí, tem coisas incríveis. Dizem que vão influenciar no Madeira. O porto de São Luís e essa estrada vão influenciar no Madeira.

Um grande engano é dizer que a Norte-Sul vai beneficiar o Centro-Oeste. Não é verdade, pelo contrário. Se o Centro-Oeste ficar sujeito à Norte-Sul, ele não vai exportar, porque todo o apoio de Brasília para o Oeste é no divisor do Amazonas, com a diferença de que a linha baixa avança no Araguaia e, no agroperto, desce em Rondonópolis e vai para lá. Mas, aqui, eles não querem — fizemos uma campanha, há muitos anos, desde o tempo do meu pai, que o Senador João Menezes deve ter conhecido, porque essa linha concorre com o Sul.

São Luís é um porto excepcional, a linha Norte-Sul é excepcional, mas daqui para lá, são 2.600 Km. Daqui para a costa baiana são 1.300 Km. O porto de São Luís está mais próximo da América do Norte.

A relação do custo de transporte entre a ferrovia e a rodovia é mais ou menos um terço. A ferrovia é três vezes mais cara que o transporte marítimo, e duas vezes mais barata do que o transporte rodoviário. Então, temos 2.600 Km para São Luís e temos 1.300 Km para a costa baiana. Portanto, temos 1.300 Km a mais, o que dá uma chance de 3.900 Km no mar, em favor de qualquer ponto da costa baiana, homogeneizando os custos do transporte marítimo. Já começamos os estudos dessa estrada de ferro. Os japoneses fizeram uma proposta para realizá-la, não só ela como a Transul-Americana, mas não há meio, ninguém deu ouvidos. Disseram que o Exército não queria. Tenho uma carta do Ministério do Exército afirmando o contrário, que é uma estrada da maior relevância, inclusive de segurança nacional.

Como Professor de Estradas, como engenheiro considero esse Prodest um crime, uma cópia adulterada da minha tese e, em nome da Bahia, trago à Comissão este protesto. O Senador Ruy Bacelar, como engenheiro, tem responsabilidade de evitar que se pratique esse crime contra a Bahia. É uma estrada válida, não agora, no futuro, em etapas. Ninguém é contra; ela está dentro da linha atual de circulação de uma região de grande potencial econômico. Mas, dizer que essa estrada, por exemplo, como está escrito, vai até o Madeira, é um absurdo.

O que se quer, o que venho dizer à Comissão, é que sejam distribuídos equanimemente os re-

ursos e estudadas as alternativas. Quais as alternativas possíveis? Por que não vem pela zona da Bahia, direto para São Luís, ao invés de dar essa volta? Aqui temos 500 Km sem terraplanagem. Esse PRODEST é um calo na minha consciência de Professor e de ex-Parlamentar. Defendo, como sempre defendi, um caminho natural das coisas.

Fiz um apelo ao Ministro dos Transportes — tenho a carta aí — para que se estudasse, pelo menos, 400 Km ou 360 Km de ferrovias para a Bahia; porque temos uma demanda reprimida de grãos no além São Francisco e na Chapada Diamantina e o Ministros responde que não há recursos de jeito nenhum. Não há para a Bahia e há para a estrada do Presidente? Isto é que não se pode admitir.

Turmultuei um pouco o roteiro que fiz, porque me entusiasmei. Considero o Prodest uma cópia infeliz e que poderíamos melhorar profundamente, mesmo com esse erro, por exemplo, do São Francisco.

Há 25 anos, tínhamos previsto uma posição muito mais completa com a linha partindo de Petrolina-Juazeiro. Mas, o que a Bahia mais quer é uma linha leste-oeste.

Estamos procurando fazer uma linha, como já disse, muito mais barata e muito mais curta. Em Vitória já Praia Mole, Tubarão, Vitória Interna, evitando levar serviços para o Nordeste. O Nordeste precisa de injeção de serviços.

Como disse aos Srs., eles procuram justificativas através de pólo de fronteira muito mais recente; coube um estudo para fazer a PPQ lá, de nossa Belém; havia três cruzando Brasília: tronco leste, o Paraocapim e o tronco sul por São Paulo, embora a minha tese levasse para o Uruguai, dentro da linha natural de circulação. Pegava o Uruguai, para divisor, Rio da Prata-Amazonas, aqui na cota Rio-Brasília, e seguia para Belém e naturalmente São Luís.

(Projeção.)

O que o Prodest pretende? São Luís, Vitória, Rio, Santos. Todos sabem que o Nordeste precisa de serviços. Ao invés de darem serviços ao Nordeste, querem esvaziá-lo. Essa linha que vemos na área de influência entra na Bahia e prejudica, porque se formos produzir aqui e levarmos para não sei onde, quando temos um porto muito próximo, não podemos concorrer. A soja, na cancela da fazenda, é muito mais barata do que a soja americana, mas no porão do navio é muito mais cara. Quer dizer, pecamos por falta de transporte e o Prodest peca por indicar o transporte errado. Reparem no esvaziamento que o PRODEST propõe para o Nordeste. É evidente que ele só cuida daqui. Nem mesmo de Paranaguá, que é um grande porto ele se lembra. Em Santa Catarina, porto de São Francisco ou porto Belo, que não tem porto, mas São Francisco já o tem, com melhores recursos do que Itajaí, em condições naturais será um grande porto. O catarinense leva vantagem sobre o paranaense.

O corredor de exportação de Santa Catarina e de Paranaguá está em São Francisco. Em Santa Catarina sabemos, há muitos portos: há o porto de Imbituba, que é o cargueiro; o porto de Laguna, que é o pesqueiro e o porto de Itajaí, que atende à região de economia mais densa e o porto de São Francisco, que oferece melhores condições.

Está aí demonstrado porque critico o Prodest com relação ao plano malfeito, mal escrito, aliás, um verdadeiro caçanje na descrição do porto; é um trabalho de engenharia que não tem número. É estranho que quando se procura o Prodest, não tem número.

(Projeção.)

Agora, vamos ver o problema de Itaquí. Itaquí é um porto que merece todo o apoio e deve ser aproveitado. Itaquí não pode servir aos portos do Nordeste. Itaquí tem a sua região própria de ação.

Aí está a região como concebi em 1962, quando fiz a tese. Aqui estão as áreas naturais, sem mutação. Santarém, pode ser que eu não veja mais, porque sou septuagenário, mas Santarém há de ser um grande centro de comércio, um grande centro de distribuição.

Santarém tem progredido muito porque está dentro das linhas naturais de circulação. Cruzam-se em Santarém duas grandes linhas naturais: o Amazonas e o Tapajós. Santarém está na riba do rio. Tem também uma cachoeira próxima: Curuáua. Quer dizer, Santarém tem energia, tem potencial econômico e tem facilidade de transporte.

A área de tributação de Itaquí é a área de Pindaré-Mearim-Itapicuru e, como mostrei anteriormente, podia servir ao Tocantins porque o divisor Tocantins-Pindaré, por onde passou a ferrovia Carajás, podia levar, como previ, a Itaquí uma tributação do Tocantins. Mas a tributação natural do Tocantins e do Araguaia é Belém. Há tributação natural. Por isso, previ que a área de influência de Santarém é muito grande, como previ a área de influência dos outros portos. Eles não consideraram, no PRODEST, os portos salinares, no Rio Grande do Norte; perto do rio Apodi eles têm uma influência boa. Há as intercorrências que eles chamam, num caçanje muito desagradável, interface, que não existe na língua portuguesa; chama-se intercorrência. Os portos se intercorrem uns nos outros, evidentemente; há momentos que se intercorrem. Itaquí, pela distância que está de Brasília, toda região cujo baricentro de transporte estiver em Brasília, não é tributado Itaquí. Isso é engodo. É desonesto argumentar que a Norte-Sul vai beneficiar o Centro-Oeste. Não, senhor. O Centro-Oeste precisa de uma Leste-Oeste, não para Vitória, que é muito mais longa, virtualmente muito mais longa, porque atravessa muita serra e quando o caminho natural é a Bahia, inclusive o caminho histórico.

(Projeção.)

Este é o mapa da Transamazônica, que eu quis mostrar espadarte; lembrei-me de espadarte inclusive, e eu não sei porque espadarte não tem a proeminência que deveria ter.

Aqui está, neste mapa, a rota da grande hidrovia que imaginamos que o Centro-Oeste precisa de transporte sobre água, porque a rodovia, a 364, tão falada, não pode atender economicamente. A essa distância não é possível transportar nada economicamente. Imaginamos uma grande hidrovia com base no rio Amazonas, no Madeira, que é um rio fabuloso até Porto Velho, e as corredeiras até Guajará-Mirim são 360 quilômetros, que se poderia fazer um aproveitamento múltiplo de energia, porque essa região é carente de energia e a Samuel Mandará não tem capacidade e nós teríamos que fazer um aproveitamento múltiplo, se é que se quer levantar o Amazonas, e

aproveitar o Madeira até Porto Velho, fazer um aproveitamento múltiplo de navegação, energia e transportes até Guajará-Mirim, pegar o Guaporé e aqui, no Iguatemi Alegre, o divisor, poderia pegar depois o Paraguai e vir até o rio Prata. Temos que ir lá em cima, depois pegaremos o rio Negro e iremos até Cucuí, de lá pegaremos o canal Cassiquari e iremos para o Orenoco. Teríamos, então, a maior hidrovia fluvial do mundo, com muito pouco trabalho. Sei que é um sonho.

(Projeção de slide.)

Está aqui a América do Sul, África, o Japão, a Trans-Sul-Americana, a África, e Brasília, aqui nesta região, e, aqui, a grande hidrovia.

A questão de transportes é muito importante em toda economia, principalmente numa economia incipiente como é a nossa, em desenvolvimento.

A distância. Nós temos um bem de consumo que na sua origem é um "V" e na sua fonte de consumo é um "V" também.

Na teoria da frenagem temos um desgaste para essa energia cinética que nós adquirimos, temos que ter um trabalho para consumir. Fiz um desenvolvimento matemático e cheguei à distância inversamente proporcional à resistência e diretamente proporcional ao valor da matéria a ser transportada. Chega a um ponto em que a distância e a resistência podem acabar com o valor; o frete será tal que acaba com o valor do material transportado. O que acontece é isso. Não podemos fazer, temos que procurar as linhas naturais de circulação, as linhas de menor resistência e que dão um transporte mais econômico. Solicitei o mapa do mundo, para mostrar que transporte não pode ser apenas em Itaquí que está mais perto da América. Por exemplo: o que será exportado por Itaquí? Graneleiros? Ora, mas os graneleiros são concorrentes. Têm muito mais grãos do que nós. Penso que grão não, deve ser outra coisa, por exemplo, minérios.

Tenho que fazer esse gráfico sobre os pontos de junção. O que são pontos de junção? São aqueles pontos por onde passa toda navegação para determinada região. Por exemplo: Cabo da Boa Esperança.

Todo o caminho para o Japão, que não seja através do Canal de Suez, hoje, está praticamente abandonado, porque o calado é muito pequeno. Como as distâncias são grandes, são grandes os graneleiros, para o Japão. Temos o Cabo da Boa Esperança. De Belém, temos praticamente 1.300 milhas para Itaquí, e 4.000 milhas de Itaquí.

Os portos do Nordeste, todos os portos do Brasil têm 3.000 milhas. Ganhamos 700 milhas no transporte marítimo para o Oriente e ganhamos 1.300 quilômetros ferroviários no transporte terrestre. Para Gibraltar é a mesma coisa. Para Belém, ganha-se um pouco, mas é o transporte terrestre que compensa perfeitamente. Logo, os portos do Nordeste que estão abandonados pelo Prodest, em função da ferrovia Norte-Sul, devem ser reativados e essa Comissão poderia ajudar muito. Essa ferrovia, como a ferrovia do Aço, prejudicou a Nação e todo o sistema ferroviário de transporte no Brasil.

Aqui é a Ilha de Ulan, aqui está o Estreito de Flórida. Veja aqui que Belém ganha de todos os nossos portos, principalmente cerca de 900 milhas, mas perde fundamentalmente, porque essa

distância terrestre é tal que compensa a distância marítima.

A Ilha de Ulan é para a América, para o extremo Oriente. Aqui, está a África. Para Europa (Alemanha, França e Rússia), temos mais ou menos os portos do Nordeste equilibrados com o de Belém e um pouco menos para Itaquí. Logo, todo transporte para essa região é muito mais favorável pelos portos da costa baiana que o PRODEST abandona.

Panamá. Belém ganha disparado. Panamá não serve para transporte, porque os calados dos navios o eliminam como transporte econômico para o Japão.

Essa idéia dos pontos de junção é fundamental, para os meios de transportes de um modo geral. Se S. S.º fizerem pensando no transporte como solução única para o Brasil, não chegaremos a nada. Muito mais do que os escândalos, do que os movimentos (...) é comum. Pior do que isso é a função que podemos perder nesses transportes.

Vou concluir, agora, dizendo que a ferrovia Norte-Sul, infelizmente, é a ferrovia da discórdia, conforme publicou o jornalista. Por que isso? Por que, por exemplo, Santa Catarina e Paraná? A Estrada da Produção não sai. Está aí com demanda reprimida. Essa outra vai ser ou não. É uma hipótese. Essa estrada feita de afogadilho é um absurdo, porque os projetos de mineração, agrícola, pecuária, têm tempo de maturação. Havia muito tempo que se estudar honesta e corretamente a estrada. Com a ferrovia da Produção, os paranaenses, os catarinenses, os homens do sul têm que reagir. Como não há dinheiro para essa ferrovia? Já disse que para a Bahia prejudica e é injusto o tratamento. Temos aqui, vou deixar na Comissão, uma proposta japonesa para construção da Leste-Oeste, a Sul-América. Conforme mostram aqui, propuseram oficialmente e nós nada.

Incrível, mas nós temos e o Senador sabe, um problema muito sério na Bahia, que é o Gargalo de Cachoeira. Só é lembrado quando falam na ferrovia Norte-Sul. Está aqui uma revista do Engenheiro Romildo, dizendo o seguinte: "o trem leva mais de 45 dias; nós experimentaríamos quando mandamos material ferroviário de Vitória a São Luís, passa por aquele gargalo de Cachoeira, em São Félix, e depois vai rodando, sobe e desce. É um tempo enorme. Quer dizer, um absurdo. Só sentiram o problema da Bahia quando foram atender o problema de Carajás.

Portanto, é a ferrovia da discórdia.

Precisamos fazer todas as ferrovias, a Norte-Sul, a Leste-Oeste, a ferrovia do Oeste, a Trans-sul-americana, mas precisamos ter recursos equânimes, e não fazer só porque a posição política do homem avance em detrimento do Brasil, todas as outras obras. Precisariam estudos alternativos, inclusive no divisor, Bahia, e, o que é preciso mesmo, como fundamental, que se reative um Fundo Nacional de Transportes, como houvera antigamente um Fundo Rodoviário Nacional.

Num país novo, todos os tratadistas citam como primordial o desenvolvimento dos transportes.

A ferrovia Norte-Sul, quando passa em Imperatriz, ou próximo, a estrada rodovia e a hidrovia um alimentando, quando a rodovia que não está ainda com capacidade reprimida, quando já esti-

ver feito o seu papel de levantar economicamente a região. Então vai, como quer o Eliezer Batista, a cem, duzentos quilômetros, e muitas prolongando, partindo do Norte para o Sul na ferrovia Norte-Sul.

Mas não se pode deixar de fazer também a Leste-Oeste, mas para o Nordeste, que está extremamente sacrificado por este Governo, como o foi em todos os outros.

Deixo com a Comissão um trabalho que fiz em 77. Nós precisamos de um Fundo Nacional de Transportes, que seja equânime, que haja uma distribuição para todos os estados, e não para um estado, na medida que tenha no poder alguém que possa carrear para esse Estado, em detrimento de outros, as riquezas do Brasil.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Alguns dos Srs. Senadores deseja fazer alguma pergunta?

O SR. EDISON LOBÃO — Sr. Presidente, se V. Exª me permite, gostaria de falar em primeiro lugar.

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

O SR. EDISON LOBÃO — Estou, aqui, atrapalhado por um compromisso, que deveria ter saído, mas não resisti, em verdade, à tentação de ouvir a palestra inteira do eminente professor Vasco Neto, meu amigo, deputado ilustre, durante tantos anos no Congresso Nacional e um dos maiores estudiosos desta matéria no Brasil. Reconheço isso, tenho tido por Sª, ao longo desse tempo, a maior admiração, pela seriedade com que sempre se dedica a esta causa. Os seus estudos, os seus mapas, as suas conferências, e acho que até as aulas que ministra nas escolas têm contribuído significativamente para o setor.

Recolho da palestra do Dr. Vasco Neto a convicção de que a ferrovia Norte-Sul é, não apenas viável como deve ser, até, estimulada com rapidez, porque Sª declara que o porto Itaquí é uma maravilha, e realmente é, e não deve ser abandonado, construído que está, pronto, simplesmente porque em dado momento entende-se que uma ferrovia, ou uma outra via de transporte não deve ser construída.

Declara também que a Norte-Sul, do ponto de vista econômico, é também perfeitamente viável. Ela tem um potencial econômico. Quer dizer, as suas margens são generosas em matéria de projeção econômica. Desde logo, para médio e longo prazos, então, nem se pode avaliar.

Na reclamação básica que percebo do Deputado Vasco Neto é quanto à ferrovia Leste-Oeste, que iria beneficiar o seu querido e belo Estado da Bahia. Penso que a Leste-Oeste também deve ser feita, nós haveremos de encontrar recursos, hoje ou amanhã, para realizá-la, é uma necessidade e eu, desde logo, me declaro solidário com esta causa de V. Sª e do Senador da Bahia, o nosso querido Rui, que está aqui, e que é adversário da Norte-Sul, mas não sou adversário da sua ferrovia.

Bem, eram as objeções que percebi, providas do Deputado Vasco Neto, salvo, a meu ver, irrelevantes; é uma questão somente de prioridades, segundo ele mesmo declara. Bem, mas a prioridade que ele entende é quanto a outra via de transporte, ele não é inimigo desta. Mas, nós ou-

tros entendemos que a prioridade está nesta. Agora, posso assegurar, com a sinceridade que me caracteriza e com a amizade que tenho pelo antigo companheiro Vasco Neto, que não se trata de uma obsessão do Presidente da República; trata-se, apenas, de um convencimento honesto de que esta ferrovia é necessária. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Mais algum dos Senhores quer fazer perguntas? (Pausa.)

V. Exª tem a palavra.

O SR. VASCO NETO — Quero dizer ao meu querido amigo Edison Lobão, grande amigo desde o tempo em que transcrevi até artigos dele, tanta admiração tenho; que...

O SR. EDISON LOBÃO — Amigo para honra minha.

O SR. VASCO NETO — "Não fui tão enfático. Não há, ainda, viabilidade na Norte-Sul. Digo que ela é, dentro das linhas naturais de circulação, uma obra notável e imprescindível. Disse, também que, Itaquí é um grande porto que deve ser, mas que não deve ser o único porto, e V. Exª é habilíssimo, mas estou atento. Itaquí não é o único porto, e é em detrimento do Brasil todo que se quer fazer essa estrada, num momento crucial da economia brasileira. E eu não falei em obsessão. Admiro muito o Presidente Sarney e acho que, talvez, ele não queira fazer como deva ser feita a Norte-Sul, porque Sua Excelência sabe que, quando sair do Governo, fatores outros podem impedir a construção dessa estrada, que é válida, mas no tempo, porque, meu Senador, aprendi com o traquejo militar que, quando se quer atingir uma meta, têm que saber como ir, quando ir e por onde ir. Itaquí, pelo que condeno brutalmente na Norte-Sul, é o modo como foi feito, não tem projeto, compara-se o preço de Carajás com Itaquí. Acha V. Exª honesto? Não se sabe qual vale mais, se o Araguaia, as hidroviáveis, porque eles confessam que não tiveram tempo de estudar. Não é assim. Condenei o método como foi feito. Não pode ser assim. Nós, como brasileiros — e V. Exª está incluído nesse rol de brasileiros honestos —, não podemos aceitar como está sendo feita a ferrovia e ela provocou uma reação nacional. Por quê? Por que ela estava em cima de outras prioridades, como é o caso da ferrovia da produção, e já não digo a Bahia não, porque o Nordeste a única coisa que tem certo é o corte de verba.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o nobre Senador Ruy Bacelar.

O SR. RUY BACELAR — (Inaudível) no Brasil sério, mas, sobretudo, também idealista. Ele, em poucas palavras, demonstrou uma visão global dos transportes no Brasil.

Quero dizer que ninguém é contra, nem o Deputado Vasco Neto, nem o Senador, hoje, Ruy Bacelar, é contra ou adversário da ferrovia Norte-Sul, nós somos contra a oportunidade da construção dessa ferrovia. Achamos que governar é escolher prioridades, e o Presidente José Sarney, quando escolhe a ferrovia Norte-Sul, não está escolhendo com a seriedade que requer o cargo que ocupa. Essa é a grande diferença que existe entre

o meu ponto de vista e o ponto de vista do eminente Senador Edison Lobão.

Quero dizer também, Sr. Presidente, que perguntas não temos a fazer no momento, porque o professor fez uma explanação brilhante, séria e abordou todos os problemas. Ele acha que a ferrovia Norte-Sul é a estrada, hoje, da contestação nacional; acha que ferrovia a Leste-Oeste tem mais prioridade e focaliza o problema da distância, focaliza o problema da produção, quando diz que a construção da Norte-Sul, no momento, é prejudicial à economia do País como um todo, por uma questão de distância de produção e, conseqüentemente, do transporte dessa produção, não só para os centros consumidores internos como também externos.

Por isso quero parabenizar a V. Exª, Sr. Presidente, por ter convocado e solicitado a presença do professor Vasco Neto, e parabenizar o meu ilustre amigo — para mim, é uma grande honra tê-lo como amigo ou gozar de sua amizade — por ter vindo aqui e proferido essa aula, que ficará inserida nos Anais dos trabalhos desta Comissão sobre os transportes do Brasil; mostrando ao Brasil que, para governar, é preciso, sobretudo, escolher as prioridades com seriedade e com honestidade, e nos deu um exemplo, além de conhecimento, de idealismo vislumbrou o futuro do Brasil. Quero parabenizá-lo, meu caro professor e meu caro colega e amigo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Como o nobre Senador Ruy Bacelar não fez nenhuma pergunta, gostaria de saber se o nobre Relator deseja interpelar o Professor.

O SR. RELATOR (Dirceu Carneiro) — Sr. Presidente, ilustre depoente Professor Vasco Neto, Senador Ruy Bacelar, gostaríamos de pedir licença para fazer algumas considerações de ordem geral e solicitar ao professor algumas avaliações em cima dessas considerações que pretenderíamos fazer.

Em primeiro lugar, temos percebido que, no nosso País, dado o seu tamanho continental, até pelo estágio de desenvolvimento em que estamos, pela natureza de nossa sociedade, pela prática política que temos tido ao longo da história e de todas as grandes obras que se pretendem fazer de forma atropelada, normalmente o próprio poder público perde o controle e, em função de forças muito fortes que estão em jogo, os resultados são enormes perdas de recursos, às vezes mal aplicados, existindo desvios até das coisas mais elementares. E, normalmente, a previsível dos custos se multiplica por duas ou três vezes como temos constatado até bastante, recentemente. Isto é uma apreciação sobre a grande obra atropelada na sua proposta de construção.

Segundo: no nosso País temos diversas regiões com muita densidade de atividade econômica e outras com quase nenhuma densidade de atividade econômica. É claro que sabemos que não podemos ficar eternamente investindo apenas onde a densidade econômica se verifica maior, e é claro que temos que abrir novas fronteiras, e, dentro dessas novas fronteiras, a infraestrutura de transporte é uma das coisas mais necessárias e elementares.

De modo que, ao ver, ao analisar, ao examinar essa proposta da ferrovia Norte-Sul, sem ter em mente, ao analisar, qualquer pretensão de favor

cer esta ou aquela região, este ou aquele Estado, analise as conveniências e a otimização dos recursos escassos que temos — pelo menos sempre é dito isso — e o momento e a forma de se fazer.

De forma que, ao examinar esta região, que tem pouca densidade econômica e em que, supostamente, essa ferrovia iria provocar um desenvolvimento, com projetos agrícolas de mineração e de outra natureza e, a partir daí, formar o produto a ser transportado, é que quero levantar o questionamento.

Temos outras alternativas para desenvolver essa região? Bem, então, esta seria uma questão: as alternativas para o desenvolvimento de uma região como essa por onde passa a rodovia Norte-Sul. Sem pretender puxar brasa para o assado de quem quer que seja, é também de se examinar: seria essa a região que mais está necessitando, atualmente, de uma indução do desenvolvimento e até, quem sabe, de uma desconcentração dos grandes centros ou dos centros mais populosos do nosso País?

Por outro lado, a forma de se fazer *in totum* essa rodovia e num período bastante curto, realmente reproduz a necessidade ou é apenas uma pretensão de projeto, uma proposta de projeto?

Acho que vale a pena, também, se discutir esta questão dos investimentos muito rápidos exatamente numa região que não tem ainda o que transportar. Parece-me que é uma constatação que o que vai ser transportado e o que vai viabilizar economicamente esta rodovia ainda não começou a produzir e são propostas de projetos, ainda não temos projetos definidos. Temos uma análise da potencialidade da região que pode se prestar para esse desenvolvimento agrícola "X", ou "Y", ou para esta, ou aquela lavra de minério.

O perfil dos estudos que se tem para justificar essa ferrovia, está, realmente, dentro da viabilidade econômica, como foi analisado rapidamente pelo professor, a questão dos grãos? Qual o destino dos produtos dessa região, para onde irão? Quais os portos que esses produtos acabarão chegando para ser exportados?

Ainda no decorrer da reunião poderíamos levantar mais algumas questões para instruir o teor do relatório dessa Comissão de Inquérito. Creio que não queremos inviabilizar nenhum propósito que tenha sido tomado pelo Governo neste momento, mas queremos exatamente a melhor aplicação dos recursos da sociedade brasileira e que todos tenham a responsabilidade, portanto, não hesitaríamos jamais a tomar qualquer atitude no sentido de preservar os recursos da sociedade brasileira, que devem ser aplicados para o bem da sociedade e jamais termos qualquer dúvidas sobre interesses outros que não sejam o da sociedade brasileira, como por exemplo, o interesse das empresas que querem construir essa estrada, ou precisam de obras para construir, para manter

a sua sobrevivência, manter os seus quadros e assim por diante.

Acho que devemos analisar isentos de qualquer aspecto de natureza mais pessoal ou regional, mas, sim em função dos interesses maiores do nosso País.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex.^a tem mais 5 minutos para responder a pergunta.

O SR. VASCO NETO — V. Ex.^a tem plena razão. Ninguém é contra obra de infra-estrutura num País tão carente como o Brasil, mas fazer de forma atropelada, sem projeto final de engenharia, sem o estudo de viabilidade econômica, com custos, com enormes perdas? Calcula-se que o seu custo será de 2 ou 3 milhões de dólares. Isso é como a ferrovia do aço que condenamos tanto, vai a quantos dólares esta ferrovia? Não se sabe a quantos, porque não se estudou corretamente como se deveria fazê-lo.

Não estou de acordo com uma obra feita precipitadamente, atropeladamente, como V. Ex.^a diz. É incorreto isso. Temos que fazer num Brasil continental obras de infra-estrutura e conquistar a hinterlândia brasileira.

V. Ex.^a pergunta: Qual a densidade econômica da região? Não há. Ela é potencial, mas o potencial econômico de uma região é desenvolvido não por uma ferrovia. O pioneirismo é estritamente de uma rodovia que já dinamizou a região. Agora, pergunta-se: dinamizou tanto que já precisa desta ferrovia tão atropeladamente feita, sacrificando a Nação? A resposta é, evidentemente, negativa.

O nobre Senador Edison Lobão habilissimamente quis me conduzir para o raciocínio dele. O que propus é fazer a ferrovia gradativamente, sem sacrificar a Nação, sem os *lobbies*, sem os absurdos que acontecem de corrupção. Então, façamos mais 100 quilômetros a partir de Imperatriz. Não criemos um setor rodoviário, façamos a coordenação dos transportes aí, depois vamos ver, à medida que a região for respondendo, se podemos continuar a construção da rodovia. Fazê-la de uma vez é um absurdo! Isso é cartesianamente falta de senso comum. Agora, qual é o desenvolvimento que ela iria provocar? A rodovia já provocou. Ela quando foi aberta, fomos a favor. V. Ex.^a lembrou muito bem: num País com dimensões continentais, como o Brasil, temos que explorar a fronteira, mas essa exploração tem que ser pioneiramente à base dos rios, dos mares, do rodovia e, depois, da ferrovia, à medida que a distância cresce. Quanto a outras alternativas — V. Ex.^a lembra muito bem — será que há só essa? Por que não se compara com a Leste-Oeste? Tenho um estudo geométrico, com demanda já perdida: vamos produzir, como já disse, 10 milhões de grãos, muito mais próximo do mar, porém não se estudou isso. V. Ex.^a, mais uma vez, com muita acuidade diz fazer essa ferrovia *in to-*

tum, em tempo curto. V. Ex.^a mesmo induz à resposta. É um absurdo! V. Ex.^a mesmo ainda fala: "O perfil de estudos". Que estudo? Não se pode falar, porque os colegas falam em *off record* para nós: não há estudo de coisa alguma. Agora que eles estão fazendo, naturalmente — e o Presidente José Sarney tiver um mandato mais longo — Sua Excelência fará a estrada, ou então, fará um gesto de tal modo que ela seja irreversível, mas pode acontecer que fique como uma ferrovia do aço. O que eu não quero é isso. Vamos fazer gradativamente a Norte-Sul, vamos fazer gradativamente a Leste-Oeste. Como é que o Ministro me responde que não tem dinheiro para 300 quilômetros e tem para 3.000? Ora, tenha paciência!

O SR. DIRCEU CARNEIRO — Gostaria, também, de indagar do nosso ilustre depoente se S. S.^a tem conhecimento da proposta que teria feito uma firma alemã para a construção dessa estrada e que, segundo notícias que li na imprensa, essa firma teria desmentido haver qualquer interesse na construção dessa estrada no Brasil. O depoente tem alguma informação sobre este aspecto?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Nobre Senador, tenho em mãos cópia da carta dessa firma alemã, vou distribuí-la aos Srs. membros da Comissão. De maneira que a pergunta de V. Ex.^a, está respondida com o documento sobre o assunto.

V. Ex.^a tem mais alguma pergunta?

O SR. DIRCEU CARNEIRO — Não.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Agradecemos a presença do Dr. Vasco Netto. Encerro este ciclo de depoimentos referentes à ferrovia Norte-Sul.

Hoje, estamos encerrando esta fase de depoimentos, teríamos ainda a depor a Dr.^a Isa Rondon, o Dr. Roberto Moma, o Dr. Geraldo de Souza, porém eles se justificaram porque não puderam comparecer. Assim ficam cancelados estes depoimentos. A Comissão irá ouvir somente os depoimentos dos Ministros dos Transportes e do Planejamento, no dia 11 de setembro próximo.

Queremos comunicar que as três Atas, das três reuniões já realizadas, estão aqui para a devida aprovação. Como já disse, vamos distribuir a carta da empresa alemã a todos os Srs. Senadores para tomar conhecimento da mesma; comunicamos, também, que pedimos prorrogação do prazo da Comissão, a fim de que em setembro sejam encerrados todos os trabalhos, com o relatório do nosso eminente Relator efetivo, o nobre Senador Mansueto de Lavor, que hoje também justificou a sua ausência, como já disse anteriormente, e por sua vez renunciou a todos os pedidos de requerimentos de convocação que havia feito.

Está encerrada a reunião.