



DIÁRIO

República Federativa do Brasil DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLII — Nº 76

QUARTA-FEIRA, 28 DE OUTUBRO DE 1987

BRASÍLIA — DF

CONGRESSO NACIONAL

(*) PARECERES

Nº 2 a 36 de 1987-CN

Da Comissão Mista de Orçamento, sobre o Projeto de Lei nº 1, de 1987-CN, que estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1988.

(*) Serão publicados em Suplemento à presente edição.

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 72ª SESSÃO, EM 27 DE OUTUBRO DE 1987

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Comunicação da Presidência

— Referente ao tempo destinado aos oradores do Expediente da presente sessão que será dedicado a homenagear o *Jornal do Comércio* do Estado do Rio de Janeiro, pela passagem dos 160 anos de sua fundação.

Oradores:

SENADOR JAMIL HADDAD

SENADOR POMPEU DE SOUSA

SENADOR EDISON LOBÃO

FALA DA PRESIDÊNCIA — Associativa, em nome da Mesa.

1.2.2 — Mensagens do Senhor Presidente da República

— Nº 228/87 (nº 381/87, na origem), referente à escolha do General-de-Exército Jorge Frederico Machado Sant'anna para exercer o cargo de Ministro do Superior Tribunal Militar, aberta em decorrência da aposentadoria do Ministro General-de-Exército Túlio Chagas Nogueira.

— Nº 229/87 (nº 382/87, na origem), referente à escolha do General-de-Exército Haroldo Herichsen da Fonseca para exercer o cargo de Ministro do Superior Tribunal Militar, aberta em decorrência da aposentadoria do Ministro General-de-Exército Heitor Luiz Gomes de Almeida.

1.2.3 — Comunicações da Presidência

— Recebimento da comunicação do Senador Carlos De'Carli de que se ausentaria do País, a partir do dia 26, para Missão no exterior.

— Convocação de sessão conjunta a realizar-se, hoje, às 20 horas e 30 minutos, com Ordem do Dia que designa.

1.2.4 — Leitura de projeto

— Projeto de Lei do Senado nº 37/87, do Senador Nelson Carneiro, que determina a instalação de equipamentos antipoluição em veículos automotores de uso urbano.

1.2.5 — Requerimento

— Nº 178/87, do Senador Carlos Chiarelli, solicitando informações ao Poder Executivo, com vista a instruir o Projeto de Lei nº 1/87-CN.

1.2.6 — Discurso do Expediente

Senador Carlos Chiarelli, como Líder — Comentários sobre o Requerimento nº 178/87, lido anteriormente, de sua autoria.

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	Cz\$ 2,00

Tiragem: 2.200-exemplares.

1.2.7 — Comunicação

Da Liderança do PFL, referente a substituição de membro na Comissão Especial da Dívida Externa.

1.3 — ORDEM DO DIA

Projeto de Resolução nº 159, de 1987, de autoria da Comissão Diretora, que altera dispositivos da Resolução nº 73, de 1984, do Senado Federal, e dá outras providências. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Resolução nº 179, de 1987, que altera a Resolução nº 264, de 22 de setembro de 1986. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Resolução nº 180, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Cuiabá, Estado de Mato Grosso, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 83.740,60 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Resolução nº 181, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Morro do Chapéu, Estado da Bahia, a contratar operação de crédito no valor de Cz\$ 14.528.800,00 (quatorze milhões, quinhentos e vinte e oito mil e oitocentos cruzados). **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Resolução nº 182, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Morro do Chapéu, Estado da Bahia, a contratar operação de crédito no valor de Cz\$ 35.700.000,00 (trinta e cinco milhões e setecentos mil cruzados). **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Resolução nº 183, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Tefé, Estado do Amazonas, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 34.853,81 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Resolução nº 184, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Birigüi, Estado de São Paulo, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 466.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Resolução nº 185, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de São Miguel do Oeste, Estado de Santa Catarina, a contratar operação de crédito no valor de Cz\$ 97.745.900,00 (noventa e sete milhões, setecentos e quarenta e cinco mil e novecentos cruzados). **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Resolução nº 186, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Itabuna, Estado da Bahia, a contratar operação de crédito no valor de Cz\$ 43.586.400,00 (quarenta e três milhões, quinhentos e oitenta e seis mil e quatrocentos cruzados). **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Resolução nº 187, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Itabuna, Estado da Bahia, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 250.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Resolução, nº 188, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Itabuna, Estado da Bahia, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 300.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Requerimento nº 104, de 1987, de autoria do Senador Francisco Rollemberg, solicitando, nos termos do art. 367 do Regimento Interno, o desarquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 182, de 1985, de autoria do Senador Virgílio Távora, que altera o **caput** do art. 3º da Lei nº 7.025, de 8 de setembro de 1982. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Requerimento nº 122, de 1987, de autoria do Senador Mauro Benevides, solicitando, nos termos do art. 367 do Regimento Interno, o desarquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 147, de 1984, de autoria do Senador Nelson Carneiro, que atribui às Secretarias de Agricultura, dos Estados, Territórios e Distrito Federal, a competência exclusiva para fixar as quotas de farelo de trigo, soja e arroz que devam caber a cada produtor rural. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Requerimento nº 150, de 1987, de autoria do Senador Afonso Camargo, solicitando, nos

termos do art. 367 do Regimento Interno, o desarquivamento do Projeto de Lei, do Senado nº 14, de 1986, de sua autoria, alterando dispositivos da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1986, que instituiu o Código Nacional de Trânsito. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Lei da Câmara nº 216, de 1985 (nº 2.929/83, na Casa de origem), que altera a redação da Lei nº 6.251, de 8 de outubro de 1975, que "institui normas gerais sobre desportos". **Discussão sobrestada** por falta de **quorum** para votação do Requerimento nº 179/87.

Projeto de Lei da Câmara nº 25, de 1987 (nº 22/87, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que altera o Decreto-Lei nº 1.370, de 9 de dezembro de 1974, que dispõe sobre a tributação dos rendimentos auferidos por garimpeiros matriculados, e dá outras providências. **Discussão encerrada**, após parecer proferido pelo Senador Wilson Martins, devendo a votação ser feita na sessão seguinte.

Projeto de Lei da Câmara nº 39, de 1987 (nº 161/87, na Casa de origem), que altera o art. 4º da Lei nº 7.562, de 19 de dezembro de 1986, que inclui a categoria funcional de Inspetor de Segurança Judiciária no Grupo-Atividades de Apoio Judiciário do Quadro Permanente da Secretaria do Tribunal Federal de Recursos, e dá outras providências. **Discussão encerrada**, por parecer proferido pelo Senador Cid Sabóia de Carvalho, devendo a votação ser feita na sessão seguinte.

Projeto de Decreto Legislativo nº 31, de 1985 (nº 111/85, na Câmara dos Deputados), que aprova com reservas, os textos da Convenção Internacional de 1973, para prevenção da poluição causada por navios, concluída em Londres, a 2 de novembro de 1973, e do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída a 17 de fevereiro de 1978, em Londres. **Discussão encerrada**, após parecer proferido pelo Senador Gerson Camata, devendo a votação ser feita na sessão seguinte.

Projeto de Decreto Legislativo nº 32, de 1985 (nº 107/85, na Câmara dos Deputados),

que aprova o texto da Convenção das Nações sobre o Direito do Mar, concluído em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. **Discussão encerrada**, após parecer proferido pelo Senador Nelson Carneiro, devendo a votação ser feita na sessão seguinte.

Projeto de Lei da Câmara nº 34, de 1987 (nº 126/87, na Casa de origem), que dispõe sobre a reestruturação da Justiça Federal de Primeira Instância, e dá outras providências. **Discussão encerrada**, após parecer proferido pelo Senador Iram Saraiva, devendo a votação ser feita na sessão seguinte.

Projeto de Lei do Senado nº 73, de 1986, de autoria do Senador José Frágelli e outros Senhores Senadores, que altera a redação dos arts. 18, 27, 33 e 34 da Lei nº 5.197, de 3 de janeiro de 1967, de proteção à fauna, e dá outras providências. **Discussão encerrada**, após parecer proferido pelo Senador Alfredo Campos, devendo a votação ser feita na sessão seguinte.

Ofício nº S/43, de 1987 (nº 33/87, na origem), relativo à proposta para que seja autori-

zado o Governo do Estado de São Paulo a contratar empréstimo externo no valor de US\$ 174.000.000,00 (cento e setenta e quatro milhões de dólares norte-americanos). **Retirado da pauta** pela Presidência.

1.3.1 — Discursos após a Ordem do Dia

SENADOR IRAM SARAIVA — Homenagem póstuma às vítimas do Césio-137, em Goiânia.

SENADOR EDISON LOBÃO — Eleição de Paulo Nogueira Batista, representante do Brasil, para o Conselho de Segurança da ONU.

SENADOR MARCO MACIEL — Homenagem póstuma ao Senador João Cleofas de Oliveira.

SENADOR ODACIR SOARES — Situação da economia do Estado de Rondônia.

SENADOR MAURO BENEVIDES — Preservação do FINOR pela Constituinte como patrimônio do Nordeste.

SENADOR TEOTÔNIO VILELA FILHO — A Justiça do Trabalho no Estado de Alagoas.

SENADOR JUTAHY MAGALHÃES — Desca-so da política econômica do Governo Federal em relação aos pequenos subse-tores produtivos do Estado da Bahia.

1.3.2 — Comunicação da Presidência

Convocação de sessão especial, a realizar-se quinta-feira, dia 29, destinada a homenagear a memória do Ministro José Américo de Almeida, pelo centenário de seu nascimento.

1.4 — ENCERRAMENTO

2 — ATOS DO PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL

Nºs 211 e 214, de 1987 (republicação)

3 — ATA DE COMISSÃO

4 — MESA DIRETORA

5 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

6 — COMPOSIÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES

Ata da 72ª Sessão, em 27 de outubro de 1987

1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 48ª Legislatura

— EXTRAORDINÁRIA —

Presidência dos Srs. Odacir Soares e Dirceu Carneiro.

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

Mário Maia — Aluizio Bezerra — Nabor Júnior — Leopoldo Peres — Aureo Mello — Odacir Soares — Ronaldo Aragão — João Menezes — Almir Gabriel — Jarbas Passarinho — João Castelo — Alexandre Costa — Edison Lobão — João Lobo — Chagas Rodrigues — Hugo Napoleão — Virgílio Távora — Cid Sabóia de Carvalho — Mauro Benevides — José Agripino — Lavoisier Maia — Marcondes Gadelha — Marco Maciel — Antonio Farias — Mansueto de Lavor — Teotônio Vilela Filho — Francisco Rollemberg — Jutahy Magalhães — Ruy Bacelar — Gerson Camata — João Calmon — Jamil Haddad — Nelson Carneiro — Itamar Franco — Alfredo Campos — Ronan Tito — Severo Gomes — Fernando Henrique Cardoso — Mauro Borges — Iram Saraiva — Irupuan Costa Júnior — Pompeu de Souza — Mauricio Corrêa — Meira Filho — Roberto Campos — Lourêmborg Nunes Rocha — Márcio Lacerda — Mendes Canale — Rachid Saldanha Derzi — Wilson Martins — Affonso Carmargo — José Richa — Jorge Bornhausen — Dirceu Carneiro — Nelson Wedekin — Carlos Chiarelli — José Paulo Bisol — José Fogaça.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — A lista de presença acusa o comparecimento de

58 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O tempo destinado aos oradores do expediente da presente sessão será dedicado a homenagear o **Jornal do Comércio**, do Estado do Rio de Janeiro, pela passagem dos cento e sessenta anos de sua fundação, nos termos do Requerimento nº 144, de 1987, de autoria do Senador Jamil Haddad e outros Srs. Senadores.

Encontram-se na Casa os Srs. representantes da entidade homenageada.

A Presidência designa o Senador Jamil Haddad para introduzir S. Sª em plenário. (Pausa.)

(Acompanhados do Senador Jamil Haddad, têm ingresso no recinto os Srs. homenageados, que ocupam as cadeiras a S. Sª reservadas.)

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Concedo a palavra ao nobre Senador Jamil Haddad.

O SR. JAMIL HADDAD (PSB — RJ. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, eminente Dr. Paulo Cabral, Presidente dos Diários Associados; Ilmo Sr. Ibanor Cartarotti, Vice-Presidente do **Jornal do Comércio**; Ilmo Sr. Edison Varela, Diretor-Superintendente do **Correio Braziliense**; Ilmo Sr. Ari Cunha, Diretor-Geral do **Correio Braziliense**; Ilmo Sr. Humberto

Garguilo, Superintendente do **Jornal do Comércio**; Ilmo Sr. Assis Mahmed, Diretor-Editor do **Jornal do Comércio**; Ilmo Sr. Sidney Valério, Diretor do **Jornal do Comércio**; Sr. Maurício Dinep, Diretor Comercial do **Correio Braziliense**; Sr. Dr. Ronaldo Junqueira, Editor-Geral do **Correio Braziliense**; Sr. Genilson Gonzaga, Superintendente do **Jornal do Comércio**; Sr. Nelba Chateaubriand; minhas Srs.; meus Srs.:

O dia 1º de outubro, de 1987, revestiu-se de significado especial no meio da imprensa brasileira. Naquela data, o **Jornal do Comércio**, do Rio de Janeiro, chegou aos cento e sessenta anos de existência.

Fundado por Pierre Plancher, esse jornal percorreu o tempo, até hoje, dentro de um padrão de impressionante equilíbrio, correto no noticiário e na informação. Respeitando o leitor, fez-se por ele respeitado. Preferiu sempre a serenidade, a sobriedade, o não-partidarismo.

Aí está, por certo, o segredo da sua longevidade. É, presentemente, o mais antigo jornal em circulação ininterrupta da América Latina. Mas a sua antiguidade não tem qualquer eiva de declínio — ao contrário, é viçosa e invejável. Essa sua velhice, em anos, nenhuma fraqueza lhe acentuou — muito ao invés, só acrescentou-lhe experiência, só aumentou-lhe a credibilidade, só ressaltou-lhe a solidez.

Na sua presidência está um personagem, por todos os títulos, dos mais eminentes do cenário intelectual pátrio. Refiro-me a Austregésilo de Athayde, presidente da Academia Brasileira de Letras. E onde pôde ele revelar todo o seu talento, começando a construir a gloriosa carreira? Precisamente no jornalismo. Aos 90 anos de idade, o jornalista Austregésilo de Athayde mantém a sua coluna diária no jornal.

Evoco, aqui, outro acadêmico que teve, em vida, a ventura de comandar o **Jornal do Commercio**: chamava-se Elmano Cardin. E recuando poderia lembrar, na mesma situação, e da mesma estirpe intelectual, Felix Pacheco, San Thiago Dantas e Assis Chateaubriand. São tantos os brasileiros ilustres que dignificaram este órgão.

Sr. Presidente, aqui, no Senado, para honra nossa, temos intimamente ligado a este jornal, como um dos seus diretores, jungido a tudo que lhe diz respeito, o nosso colega, o nobre Senador João Calmon, valoroso nas lutas da imprensa, quanto nas lides políticas.

Em verdade, ao observador cuidadoso e atento da vida dos povos e das suas transformações, não há de escapar a importância do binômio liberdade e imprensa. Uma é essencial a outra. Toda vez que, numa nação, as liberdades públicas se vêm ameaçadas, providencia-se logo calar a imprensa, através da censura.

Assim, ao arremedo de liberdade corresponde o arremedo de imprensa. Todavia, se a imprensa se exerce plenamente, criticando, vigiando e informando, o cidadão desfruta dos seus direitos livremente e se sente amparado.

Sr. Presidente, numa hora em que o Brasil se prepara para retornar ao sistema democrático, edificando um novo estatuto constitucional e eliminando todo o ranço de autoritarismo e arbítrio, é sumamente grato ver transcorrer evento auspicioso da natureza deste que a Casa está a reverenciar.

Testemunha quotidiana da nossa História, desde 1827, no **Jornal do Commercio** estão registradas a abdicação de Pedro I, como o funcionamento da atual Assembleia Constituinte. Nos seus arquivos, que representam preciosidades, os fatos anotados ficaram depositados, algumas vezes dentro de uma notícia singela, outras vezes revestidos das interpretações e dos comentários de articulistas e redatores.

As publicações da imprensa, sobretudo as de cunho diário, constituem fonte limpa onde os historiadores e os sociólogos vão, sedentos, beber a informação. E, neste particular, o vetusto **Jornal do Commercio** é um manancial inesgotável.

Não vou aqui destacar fatos que foram ali registrados. Tão numerosos e tão significativos foram eles que, por certo, incorreria em omissões irreparáveis. Já passaram de cinquenta mil as edições desse jornal. Não está aí um acervo de sabedoria? O número que enunciei, deveras impressionante, encerra uma caríssima tradição.

O Sr. João Menezes — Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. JAMIL HADDAD — É com grande satisfação que ouço V. Exª.

O Sr. João Menezes — Eminente Senador Jamil Haddad, fez bem V. Exª e outros companheiros, ao pedir esta homenagem para este gran-

de jornal, porque ele pertence hoje à tradição da vida brasileira. Existem certos fatos de nossa vida, na nossa História, em que se encarna a nossa própria vida, e o **Jornal do Commercio** faz parte desse acervo. Vimos que ele em 1827, já publicava a notícia sobre a abdicação de D. Pedro I, a eleição da Regência Trina e Permanente, a Cabanagem e a Guerra dos Farrapos, e em 1978 noticiava a Lei da Anistia, como em 1985, fala sobre Tancredo Neves, quando eleito Presidente da República e morre sem tomar posse, no mesmo ano, instalada a Assembleia Nacional Constituinte. O **Jornal do Commercio** percorre toda a vida brasileira, acompanha todo o desenvolvimento de nossa vida. E o que é interessante, como manter-se um jornal desses durante todo esse tempo, atravessando todas as dificuldades. Sabemos que fazer imprensa é difícil, eminente Senador, porque é levar o fato ao conhecimento público e este fato às vezes não pode agradar a todas as facções, a todos os pensamentos. E muitas vezes um fato que pode parecer verdadeiro, exato para quem o escreve, não é para aquele que lê ou escuta. Quando se vê uma trajetória brilhante como a deste jornal, temos que cumprimentar todos aqueles que, desde o seu primórdio até hoje, vêm mantendo na rua o **Jornal do Commercio** e sobretudo agora, de uma forma moderna, quando procura, dentro de uma nova fase, transformar o jornal de apenas noticioso para impulsionador dos negócios das melhorias econômicas e financeiros do País. Ele transformou os fatos econômico-financeiros em notícias e através delas fez e faz com que o povo brasileiro conheça muitos fatos necessários e indispensáveis para o nosso desenvolvimento, quer na parte econômica, quer na parte financeira e até na parte social. Portanto, quero me congratular com V. Exª e, com essas modestas palavras, manifestar o meu apreço e a minha admiração a este jornal que tem na nossa Casa esta figura marcante que é o nosso companheiro Senador João Calmon que, com sabedoria e inteligência, vem, aqui, prestando o seu trabalho, e a sua cooperação e, naturalmente, trazendo para cá um pouco do **Jornal do Commercio**. Muito obrigado a V. Exª.

O SR. JAMIL HADDAD — Nobre Senador João Menezes, agradeço o aparte de V. Exª que faz, na realidade, com que o meu discurso seja mais profundo em termos de análise política.

Senador pelo Rio de Janeiro, e nascido no bairro da Tijuca, profundamente carioca, pareceu-me que esta homenagem precisava ter dela participado, em linha de frente, a representação do nosso Estado. É que a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro serviu de berço a esse filho tão ilustre e que sempre soube extremá-la e dignificá-la. O **Jornal do Commercio** do Rio de Janeiro tem-se caracterizado pela defesa da economia do nosso Estado.

Efusivos cumprimentos à direção executiva desse órgão, na pessoa do Vice-Presidente Ibanor Tartarotti, e particularmente o jornalista Aziz Ahmed, que me emprestou o brilho de sua colaboração, como Assessor de Imprensa, quando exercia a Prefeitura carioca. Cumprimento à direção dos **Diários Associados**, na pessoa do seu Presidente, jornalista Paulo Cabral.

O Sr. Gerson Camata — Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. JAMIL HADDAD — Com grande satisfação concedo um aparte ao nobre Senador Gerson Camata.

O Sr. Gerson Camata — Ilustre Senador Jamil Haddad, não poderia ver V. Exª terminando esta sua fala em homenagem ao **Jornal do Commercio** e aos Diários Associados, sem que também deixasse como um apêndice humilde na fala de V. Exª a homenagem do Estado do Espírito Santo. O **Jornal do Commercio** e os Diários Associados fizeram, sem dúvida, uma etapa importante da História do Brasil. Estas comemorações servem muito bem para que se exalte e se ponha no lugar de destaque que merece na História do Brasil, o grande jornalista dos Diários Associados que foi Assis Chateaubriand. A geração dos brasileiros de hoje talvez não conheça ou se acentue pouco na memória de nós, brasileiros, o milagre que esse homem realizou. Naqueles anos, entre cinquenta e sessenta, sem as facilidades tecnológicas dos tempos de hoje, sem os satélites, sem a Embratel e seus lances de microondas, ele conseguiu construir uma rede de televisão que é a maior que o Brasil já teve na sua história. Uma rede de imprensa que se espalhava pelo Brasil inteiro e penetrava pela América Latina também. Estão aqui hoje, participando conosco desta sessão, alguns dos grandes líderes dessas empresas que foram seus companheiros e seus contemporâneos, como Ari Cunha, Humberto Garguilo, Edilson Varela e, principalmente, o Senador João Calmon. O que essa empresa, Diários Associados, pôde realizar pelo Brasil, não só no campo da imprensa, mas nas grandes campanhas que promoveu na agricultura e na indústria, fez com que se tomasse não só uma escola de jornalismo, mas uma grande escola de civismo. Muitos dos grandes passos que o Brasil deu, ao longo destes últimos anos, devemos a esse olhar muito fixo no futuro do País, que essa equipe, então comandada por Assis Chateaubriand, pôde enxergar e a esses passos que pôde dar bem à frente. Esta homenagem não pode ser somente ao **Jornal do Commercio** como empresa, ou ao **Jornal do Commercio** que fez tanto a História do Brasil, mas tem que atravessar essa porta e ser uma homenagem aos homens que fizeram essas grandes empresas e que, hoje, dirigem e trabalham naquela casa chamada **Jornal do Commercio**. Tive a honra de haver começado a minha vida jornalística pelas mãos do Senador João Calmon, nos Diários Associados, honra que tive com muitos dos nossos companheiros que aqui estão, inclusive o Presidente desta Casa, Senador Humberto Lucena. Na verdade, vimos que ali havia uma escola de trabalho, de jornalismo e também uma grande escola de civismo e de amor a este País. Ao comungar com V. Exª nestas homenagens, gostaria de registrar o fato de que não homenageamos apenas o histórico jornal e a grande empresa, mas, principalmente, as pessoas que o fizeram grande e que conseguiram dar a essa empresa o descortino de colocá-la sempre a serviço das grandes causas do Brasil. Cumprimento V. Exª por suas palavras e pela homenagem que presta.

O SR. JAMIL HADDAD — Nobre Senador Gerson Camata, agradeço o brilhante aparte de V. Exª. Agradeço, também a presença de brilhantes figuras do jornalismo brasileiro aqui presentes,

neste momento em que se homenageiam os 160 anos do **Jornal do Commercio**. Meus sinceros agradecimentos...

O Sr. João Calmon — Permite-me um aparte, nobre Senador?

O SR. JAMIL HADDAD — Com grande satisfação. O aparte de V. Ex.^a é aparte da homenagem ao **Jornal do Commercio**.

O Sr. João Calmon — Eminentíssimo Senador, em primeiro lugar, desejo agradecer, em nome da família cívica de Assis Chateaubriand, esta homenagem ao **Jornal do Commercio**, que completa 160 anos de vida. O **Jornal do Commercio** é mais do que um órgão de imprensa, ele é uma verdadeira instituição nacional. Hoje, o Senado Federal decide homenageá-lo, por iniciativa de um membro do Partido Socialista Brasileiro, que é V. Ex.^a, eminente Senador Jamil Haddad. Esta é uma homenagem suprapartidária: reúnem-se todas as correntes políticas para prestar uma homenagem a esse jornal que bate um recorde de longevidade na imprensa brasileira, só superado por um outro órgão dos **Diários Associados**, que é o **Diário de Pernambuco**, o mais antigo jornal da América Latina. Neste momento, estão aqui no Plenário do Senado Federal os que garantem que a chama acesa por Assis Chateaubriand continua a crepitar. Está aqui o nosso companheiro, o nosso irmão Paulo Cabral de Araújo, atual Presidente do Condomínio Acionários dos Diários e Rádios Associados. Aqui estão também Ibanor Tartarotti, que é o magnífico executivo do **Jornal do Commercio**; Azis Ahmed, o seu Editor-Geral, além de todos os demais, entre os quais eu destacaria a equipe de primeira qualidade do **Correio Brasiliense**, tendo à sua frente os nossos companheiros Edilson Varela, Ari Cunha, Ronaldo Junqueira. Neste momento, tenho a profunda convicção de que a obra de Assis Chateaubriand é realmente imperecível, porque tem atravessado com galhardia todas as crises e todas as tempestades. Hoje, o Senado Federal presta homenagem ao **Jornal do Commercio** e também à memória daquele que foi um dos maiores Senadores da República, Assis Chateaubriand. Em nome dos **Diários Associados**, aqui representados por uma bancada de seis Senadores que trabalharam em nossa organização, transmito o nosso agradecimento a V. Ex.^a, ao nosso irmão dos **Diários Associados**, Senador Humberto Lucena, que hoje preside esta Casa e ao eminente Senador Odacir Soares, também companheiro dos **Diários Associados** no Território de Rondônia e no Estado do Pará, como redator da **Provincia do Pará**.

O SR. JAMIL HADDAD — Nobre Senador João Calmon, V. Ex.^a conhece em profundidade a história dos **Diários Associados** e do **Jornal do Commercio** e, nesse aparte, fez, na realidade, uma análise profunda do que representam o **Jornal do Commercio** e os **Diários Associados** para a coletividade brasileira.

O Sr. Nelson Carneiro — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. JAMIL HADDAD — Antes de dar o aparte ao eminente Senador Nelson Carneiro, gostaria de agradecer a presença de elementos da imprensa brasileira que dignificam e honram o nosso jornalismo, não só através do **Jornal**

do **Commercio**, mas através de órgãos dos **Diários Associados**, aqui representados por Ibanor Tartarotti, Azis Ahmed, Genilson Gonzaga, Valdir Guido, Humberto Garguilo, Sidney Valério, Edilson Varela, Ari Cunha, Maurício Dinepi, Ronaldo Junqueira e Nelbe Chateaubriand. Deixo aqui os cumprimentos à direção executiva desse órgão, na pessoa do seu Vice-Presidente Ibanor Tartarotti; particularmente, por um sentimento de amizade fraterna, ao jornalista Azis Ahmed, que me emprestou o brilho de sua colaboração como Assessor de Imprensa, quando eu exercia a prefeitura carioca.

Ouço, neste momento, com grande satisfação, o nobre Senador Nelson Carneiro.

O Sr. Nelson Carneiro — Sr. Senador, recordamos, há pouco, na palavra de nosso mestre, Senador João Calmon, os dias próximos do **Jornal do Commercio**. Quero recordar um fato distante na história gloriosa desse órgão. Quando ele era a grande expressão política, as Notas Diversas derrubavam líderes e substituíam dirigentes. Todos lembramos, os que estudamos a História Republicana, o prestígio de Francisco Glicério, o General das 21 Brigadas. Na Câmara, surgiu uma moção, contra a qual se opôs o Líder Francisco Glicério. Um jovem Deputado da Bahia, José Joaquim Seabra, defendeu a moção, que foi aprovada. Ambos faziam parte do mesmo Partido. No dia seguinte, nas Notas Diversas do **Jornal do Commercio**, foi publicado um comentário, apoiando a posição de José Joaquim Seabra. Nesse dia, o poderoso Francisco Glicério, o General das vinte e uma Brigadas, renunciou à Liderança da Câmara. Vê V. Ex.^a a expressão política que tinha o **Jornal do Commercio** no começo da vida republicana. E hoje que V. Ex.^a retrata o novo **Jornal do Commercio**, diário que se remova e se perpetua, quero juntar aos nomes que V. Ex.^a traz o de seu mais ilustre colaborador, que integra a equipe dos **Diários Associados** desde muito e que é o Presidente da Academia Brasileira de Letras, Austregésilo de Athayde. Eram essas as minhas palavras, com os aplausos pela iniciativa de V. Ex.^a

O SR. JAMIL HADDAD — Cumprimento à direção dos **Diários Associados** na pessoa do seu ilustre Presidente, jornalista Paulo Cabral. Antes de encerrar terei a honra de ouvir os apertes dos Senadores Itamar Franco e Iram Saraiva, a quem concedo a palavra.

O Sr. Iram Saraiva — A bem da verdade, V. Ex.^a é um homem feliz, porque pode participar e, sobretudo, se o autor de homenagem a uma página da História é uma coisa de muito significativo. Eu me lembrava agora, quando falavam os ilustres Senadores desta Casa, inclusive o Dr. João Calmon, que os **Diários Associados** se constituem na memória nacional. Fazer Imprensa no Brasil e no mundo não é fácil. Sabemos que as ditaduras fazem sucumbir as letras, sabemos que até mesmo a democracia a mordaça as palavras, mas, aí, sempre estiveram firmes os **Diários Associados**. Lembra-me, também, da **Folha de Goiás**, jornal que é a verdadeira História do meu Estado. Por ali passei como foca e onde, como repórter, aprendi as primeiras letras. Não poderia nunca deixar de saudar, aqui esses ilustres jornalistas, essas figuras proeminentes da imprensa brasileira, esses heróis das nossas páginas da

História, porque nos 160 anos do **Jornal do Commercio**, nada é mais significativo do que ter, inclusive, à frente um Assis Chateaubriand, que abrilhantou a política nacional nesta Casa. Associe-me a V. Ex.^a, levando uma saudação especialíssima a esses representantes da Imprensa brasileira que aqui estão e agradecer a eles por ajudarem a atravessar mais de século e meio numa luta tão importante que a História já marcou, e quem está marcado na História vive na memória da gente brasileira. Parabéns a V. Ex.^a e associe-me a essa homenagem, na esperança de podermos estarmos vivos aqui, para cada ano saudar e louvar trabalho tão importante, quanto o de Assis Chateaubriand. Muito obrigado.

O SR. JAMIL HADDAD — Agradeço o aparte de V. Ex.^a Ouço o nobre Senador Itamar Franco.

O Sr. Itamar Franco — Senador Jamil Haddad, queria, como representante de Minas Gerais nesta Casa, juntar a minha voz à de V. Ex.^a nessa homenagem que presta aos 160 anos do **Jornal do Commercio**. V. Ex.^a destacou, no seu pronunciamento, uma relação que tem-se dado ao longo dos tempos, a relação da liberdade e a Imprensa. Creio que esta é a síntese que o próprio **Jornal do Commercio** mostra, e tem mostrado ao longo dos anos, a mobilização coletiva para a causa da liberdade. Acho que esse é o fundamento principal e que tem sido o apanágio da Imprensa brasileira. Quero saudar aqueles que dirigiram o **Jornal do Commercio**, saudar, particularmente, o nobre Senador João Calmon, e saudar os eminentes jornalistas aqui presentes na pessoa do Jornalista Paulo Cabral, com que tive a honra, quando Prefeito de Juiz de Fora, de manter um relacionamento pessoal e buscar em Paulo Cabral algumas lições para a administração que pude imprimir à Prefeitura da minha querida cidade de Juiz de Fora. Portanto, Senador Jamil Haddad, receba aqui, do modesto representante de Minas Gerais, as nossas homenagens também, juntando a minha voz à de V. Ex.^a

O SR. JAMIL HADDAD — Muito grato, nobre Senador Itamar Franco. Recordo também que V. Ex.^a, Presidente Odacir Soares, que nos preside neste momento, como o Presidente titular desta Casa, Senador Humberto Lucena, enobreceram essa organização. Cumprimento a todos os jornalistas, redatores, repórteres, gráficos, enfim, a todos quantos trabalham no **Jornal do Commercio** e são responsáveis por essa saudável existência de 160 anos.

Por fim, cumprimentos à Imprensa brasileira. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Concedo a palavra ao nobre Senador Pompeu de Sousa.

O SR. POMPEU DE SOUSA (PMDB — DF. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, ilustres convidados que representam a família associada, Diários e Emissoras Associados, tendo à frente o seu Presidente, meu caríssimo amigo, Paulo Cabral de Araújo, que ali vejo com os cabelos quase tão brancos quanto os meus, mas a quem conheci magro, lípido — lípido ele é até hoje — e de cabelos pretíssimos, tão pretos como a asa da graúna, na nossa Fortaleza, em 1945, ele então à frente da Ceará Rádio Clube; eu saído do Rio de Janeiro, na cam-

panha que desencadeava no **Diário Carioca**, quando lutávamos juntos para derrubar a ditadura do Estado Novo.

Caríssimos companheiros, caríssimos colegas da família associada aqui presente, cujos nomes vou-me dispensar de declinar, vez que já foram nominados e porque o tempo não deve ser muito longo, mas que quero homenagear na figura de Nelbe Chateaubriand, que traz o nome do fundador da imortal Casa dos **Diários Associados**: o meu inesquecível amigo Assis Chateaubriand. Realmente, inesquecível amigo! Nós mantivemos, ao longo de um período muito extenso da nossa vida, um namoro que nunca chegou em casamento, porque eu me tomara, de "foca" primeiro em Chefe de Redação, depois Diretor do **Diário Carioca**; mas Chateaubriand jamais me perdoou por não ter ido para os **Diários Associados**. Cada vez que nós nos encontrávamos ele me exprobrava com aquela sua voz tão característica: "seu Pompeu, você é um comandante de longo curso, não pode comandar o **Diário Carioca**, tem que comandar um transatlântico, porque o **Diário Carioca** é uma falua, o **Diário Carioca** é uma falua!". E repetia várias vezes isso. E quase pertencia depois a essa família, quando o meu querido amigo João Calmon, o nosso Senador João Calmon, nosso companheiro aqui presente, convidou-me, após eu ser demitido da Universidade de Brasília como subversivo (porque, então, tentar fazer-se uma universidade neste País era considerado subversão), convidou-me, repito, para fazer, nos **Associados**, uma nova reforma na técnica jornalística; convite ao qual sou muito grato, porque me permitiu formular um projeto para reformular a técnica do jornal impresso, do jornal gráfico; reforma que, ainda hoje, (sobretudo hoje), considero válida e necessária. O jornalismo gráfico precisa passar por uma reforma estrutural, pois é feito, até hoje, quase como se não houvesse nascido ainda o jornalismo eletrônico.

Lembro-me do entusiasmo com que o Senador João Calmon convidou-me para proceder a esta reforma — eu que fizera, anos antes — através do **Diário Carioca** — a reforma que resultou na substituição da técnica do "nariz de cera" pela técnica do **lead** e a criação do **copy-desk**. Lembro-me, também do entusiasmo com que recebeu a idéia o próprio Chateaubriand, nesta altura já inválido, comunicando-se precária, dramática e angustiosamente, na sua impotência de se comunicar — pois ainda não aprendera a escrever a máquina, o que acabou aprendendo para se comunicar e escrever seus artigos, que antes manuscruvia, com uma letra ininteligível, que só um linotipista decifrava. Havia um único linotipista nos **Diários Associados** que decifrava a letra de Chateaubriand, para publicar seus artigos magníficos.

Lembro mesmo que Chateaubriand chegou a se dispor a vender bens patrimoniais para fazer esta reforma; mas acontece que estávamos em plena ditadura. João Calmon ainda quis, heroicamente, resistir, ainda me lembro. Tiveram uma conversa com S. Ex.^a — não sei se devo fazer uma inconfidência aqui mas vou fazê-la; estou numa idade em que se permite fazer inconfidências.

O General de Plantão no Governo, à época, meu conterrâneo e meu ex-redator, — quando rae Tenente-coronel — Humberto de Alencar Castello Branco chamou o então Deputado João Calmon ao Palácio do Planalto e disse: "Deputado,

quero alertá-lo para uma coisa muito grave". Não assisti, não sei se foi nestes termos, mas me narraram nestes termos e vou depois dizer até quem me narrou; porque, entre parênteses, devo dizer que, para tornar factível a reforma técnica que pretendíamos implantar, João Calmon tinha recorrido a uma firma de assessoria econômica, composta de Hélio Beltrão e Raphael de Almeida Magalhães, que então se tornaram planejadores na área econômica. E quem me confidenciou este episódio foi o meu amigo Raphael de Almeida Magalhães: Humberto de Alencar Castello Branco chamou o Deputado João Calmon e lhe disse: "Deputado, quero adverti-lo para uma coisa muito grave: os comunistas estão preparando um golpe-de-mão contra seus jornais." Ao que Calmon segundo a narrativa de Raphael, respondeu: "Presidente, deve haver algum engano, porque quem está planejando a reforma e à frente da equipe é o Pompeu de Sousa, a quem conheço há muitos anos e sei que não é comunista". Então Humberto de Alencar Castello Branco, que tinha sido meu redator, comentarista militar quando Tenente-Coronel, respondeu: "Também eu o conheço há muitos anos, sei que não era comunista, mas desde o episódio da Universidade está estranhamente a serviço dos comunistas".

Lembro-me de que João Calmon confidenciou isso a Raphael que, por sua vez, me confidenciou. E ele pretendia fazer de conta que isso não tivesse existido e que continuássemos como já havíamos combinado. Procurei João Calmon e lhe disse: "Não te faças ilusões. estamos num regime de arbítrio e tu pões em risco não um jornal, mas toda a cadeia Associada. Vamos desistir, vamos em frente, continuemos a viver e tenhamos esperança neste País.

Mas, amigos, meu discurso não deveria ser este. Fui falar de Paulo Cabral de Araújo, depois de João Calmon e acabo por cair em reminiscências. Constumo dizer que velho, quando começa a falar do passado, não pára mais. Eu deveria apenas referir-me aos presentes dizendo: "Exmo. Sr. Senador João Calmon etc.", e acabei dizendo tudo isso. Mas, de certa forma, achei que não deveria fazer um discurso escrito, apenas tomei algumas notas para servirem de roteiro àquilo que deveria ser um testemunho sobre o **Jornal do Comércio**; um testemunho não sobre os seus 160 anos, porque a nossa idade não chega propriamente a coincidir, pois tenho apenas 71 anos, mas sobre a minha experiência, desde menino que, em 1931, aos quinze anos, chegou ao Rio de Janeiro para fazer seu curso universitário, até hoje, com o **Jornal do Comércio**. São 56 anos de **Jornal do Comércio**.

Não vou, pois, falar de Pierre Plancher, mas apenas assinalar uma coincidência curiosa. Ele foi, de certa forma, a contra partida de um episódio muito nosso conhecido. Na França, havia se restaurado o **ancien régime**. Depois da Revolução Francesa, o regalismo voltara ao Governo, sob Luiz XVIII. Pierre Plancher, um homem livre, muito cioso da sua liberdade e da sua crença, era da área da comunicação. Veio para o Brasil, trouxe a sua oficina e, aqui, lançou, a princípio, publicações esparsas e avulsas sobre comércio, que acabaram se transformando num jornal diário chamado **Jornal do Comércio**.

Isso, meus amigos, é uma coisa muito curiosa, porque ele faz, em 1827, aqui, o que um brasileiro

tinha ido fazer na Europa em 1809, se não me engano: Hipólito José da Costa, precisamente na Inglaterra, criava o primeiro jornal brasileiro, o **Correio Braziliense**, que o gênio de Assis Chateaubriand fez renascer no Brasil, na cidade do futuro, na cidade em que este País dava um salto para a sua futura grandeza e a sua futura soberania, Brasília. Quero, neste momento, portanto, homenagear Edilson Cid Varela, que hoje, ao lado de Ari Cunha, de Ronaldo Junqueira e de tantos outros companheiros, aqui dirige hoje esse **Correio Braziliense**, que é realmente a revivescência do heróico **Correio Braziliense** nascido em Londres. É muito curiosa essa coincidência do destino do **Jornal do Comércio** com o destino do **Correio Braziliense**.

Portanto, não vou falar dele, de Pierre Plancher, já falei muito, e até demais, depois de ter dito que nãoalaria também de Picot, nem dos dois Villeneuve, que sucederam a Pierre Plancher; porque, a certa altura, o próprio Plancher verificou que a França tinha se restaurado na sua liberdade, enquanto que no Brasil as coisas começavam a complicar; porque, na verdade, a liberdade no Brasil não tem chegado nem a ser aquela plantinha tenra de que falava Octávio Mangabeira, é uma semente que de vez em quando começa a brotar e depois matam. Então, Pierre Plancher voltou, veio Picot e depois os dois Villeneuve, pai e filho. Também não falarei de José Carlos Rodrigues porque não o alcancei.

Quando conheci o **Jornal do Comércio**, ao chegar ao Rio de Janeiro em 1931, era já dirigido por Félix Pacheco, aquela natável figura de intelectual, membro da Academia Brasileira de Letras, um aristocrata do espírito, que fazia um jornalismo com o mesmo requinte e o mesmo sabor a mesma preciosidade estilística, com que traduzia os sonetos de Baudelaire, e foi o melhor tradutor de Baudelaire na língua Portuguesa. Lembro-me, menino de 15 anos, ao chegar ao Rio de Janeiro, em 1931, acompanhei, ao mesmo tempo, os artigos e as traduções de Baudelaire escritos por Félix Pacheco. Na verdade, acompanhei mais de perto o **Jornal do Comércio** já a partir de 1935. Não era mais o jovem, o adolescente, que emigrava para fazer o seu curso universitário, mas, a essa altura, já era jornalista, e o **Jornal do Comércio** era dirigido por Elmano Cardim, também meu queridíssimo amigo, e também membro da Academia Brasileira de Letras. E a tradição da Academia no **Jornal do Comércio** hoje se prolonga na figura imortal — imortal mesmo — de Austregésilo de Athayde, porque não creio que Austregésilo de Athayde venha a morrer jamais — ele não morrerá. ele é daquelas pessoas que estão fadadas: assim como da Academia tomou-se um Presidente vitalício, ele se tomará um vitalício na vida.

Elmano Cardim é também um acadêmico mais pragmático do que Félix Pacheco; um homem muito voltado para o Jornal, tendo eu, nessa altura, convivido muito com ele, pois já conquistava uma posição de comando no **Diário Carioca**, e, assim convivemos muito no Sindicato das Empresas Jornalísticas do Rio de Janeiro.

Elmano Cardim assumiu a direção em 1935 até 1957, quando o **Jornal do Comércio** foi comprado por outro queridíssimo amigo, realmente, queridíssimo e inesquecível amigo, chamado Francisco Clementino Santhiago Dantas,

o grande Santhiago Dantás, aquela figura que era toda inteligência. Santhiago Dantas, tenho a impressão, era só inteligência; era inteligência, inteligência e inteligência.

Mas vejamos, meus caros amigos, mesmo a inteligência mais inteligente, como a de Santhiago Dantas, comete equívocos. Comprou ele o **Jornal do Commercio** e quis fazer uma reforma radical, uma reforma de "cabo a rabo". Acontece que Santhiago Dantas se empolgara em demasia pelo **Diário Carioca** que eu fazia. Ora, o **Diário Carioca** tinha, vamos dizer, herdado de J. E. de Macedo Soares o seu espírito, a sua verve, o seu espírito malicioso, diria até que brejeiro, picante mesmo e às vezes picaresco, do admirável escritos de jornal que foi J. E. de Macedo Soares. Ele criou um misto, eu diria, de malícia, às vezes ácida e vezes jocosa, com ironia cáustica e causticante, com ironia candente e com humor da melhor qualidade, aquele humor que temos de pronunciar em inglês: **humour** — porque foram os ingleses que criaram o **humour** — aquele **humour**, eu diria, a **Swift** ou a **Sterner**. Então, esse espírito de J. E. de Macedo Soares se transferiu dos seus artigos para o jornal que eu passara, então, a fazer, e os textos do **Diário Carioca** tinham realmente esse caráter malicioso, picaresco às vezes; e isso encantou de tal maneira o nosso Santhiago que ele quis fazer um pouco o **Jornal do Commercio** à la *maniere* do **Diário Carioca**, com o espírito do **Diário Carioca**. Foi inclusive buscar o meu chefe de reportagem Luiz Paulistano, o maior chefe de reportagem que já houve na imprensa deste País, que morreu tragicamente num desastre de helicóptero, com Roberto Silveira quando este era Governador do Estado do Rio.

Luiz Paulistano era um chefe de reportagem com criações imortais. Ele criou, na história folclórica do jornalismo brasileiro, algumas coisas realmente extraordinárias. Criou, por exemplo, uma verdadeira entidade pública que foi o Gavião da Candelária. Quem, naquela época, vivia no Rio de Janeiro, não se lembra do Gavião da Candelária? O Gavião da Candelária era uma ave de rapina que se instalara numa das torres da Igreja da Candelária e que atacava, matava e comia os pobres pombos que viviam na Candelária, que se abrigavam nas torres da Candelária e ali nos terrenos adjacentes da Candelária. Nunca vi o gavião da Candelária. Tenho a impressão de que muito pouca gente deve ter visto o gavião da Candelária, mas acredito na honestidade do Paulistano. Não era um homem de criar do nada. O gavião deve ter existido mesmo, e ganhou, então, uma tal notoriedade, que havia sempre multidões de pessoas olhando para o céu à espera do gavião. O gavião foi uma espécie de monstro do Lago Ness. Quero dizer, desapareceu sem nunca ter sido visto por outras pessoas.

Como dizia antes, o meu querido amigo Santhiago Dantas pretendeu fazer o **Jornal do Commercio** à maneira do **Diário Carioca**. Eu dizia: "Santhiago, você cometeu um erro fundamental de técnica jornalística, de técnica de qualquer entidade, de qualquer instituição. Você cometeu uma violência contra a individualidade, contra a personalidade do seu jornal". O **Jornal do Commercio** tinha mais de 100 anos a essa altura. Então, o **Jornal do Commercio**, querendo parecer com o **Diário Carioca**, que era um jornal malicioso, picante, picaresco, cheio de ironias, chelo de mali-

cias, eu lhe disse: "Você está fazendo do **Jornal do Commercio** um velho gaitêiro".

Foi quando surgiu a figura tutelar, a figura providencial de Assis Chateaubriand, para salvar o **Jornal do Commercio**. E foi Assis Chateaubriand, com aquele talento, com aquela garra, com aquela vitalidade que Deus lhe deu, não só aquele articulista espantoso, mas também aquele criador de jornais, criador de empresas jornalísticas, quem reformulou, empresarial e tecnicamente, o jornalismo, com o espírito daquele cangaceiro do jornalismo, aquele Virgolino Ferreira da Silva, da inteligência brasileira, que veio como um renovador, como um homem que despreconceitua a imprensa — e costume dizer que ele se tornou uma espécie de moralista do imoralismo brasileiro, foi uma espécie de Macunaima nordestino —, quem renovou o jornalismo através do **Jornal do Commercio**.

É nesta figura imortal de Assis Chateaubriand que quero encerrar este meu descosido pronunciamento. Quero encerrar com esta figura inesquecível, esta figura que criou a Ordem do Jagunço, ou do Chapéu de Couro, que era a condecoração máxima que ele dava a alguém pelo fato de ter feito alguma coisa grande. E ele próprio foi quem fez realmente alguma coisa grande: ele se transformou também num Mecenado deste País, um Mecenado até com o dinheiro dos outros. Ele tinha aquela capacidade espantosa de fazer com que os Mecenados que não tinham coragem de ser Mecenados, se tornassem Mecenados de verdade, e assim criou coisas como o Museu de Arte de São Paulo, que é realmente uma das instituições que honram a cultura deste País.

Portanto, na pessoa, na figura, na memória de Assis Chateaubriand, quero deixar a palavra final deste meu pronunciamento, porque é nessa figura que devemos nos inspirar para que este Brasil ganhe a grandeza que merece, para que este Brasil renasça destes dias atormentados em que vivemos, com novas forças, se renove, se engrandeça, e se torne um País que todos nós merecemos, que este povo acima de tudo merece, mas que infelizmente não tem sido possível chegar a ele, tantos são os descaminhos pelos quais temos andado. Vamos, meus amigos, inspirados por Assis Chateaubriand, lutar para fazer deste País, aquele país que ele sonhou, com que todos nós sonhamos, aquele país soberano, livre, aquele país onde haja, ao mesmo tempo, "liberdade, igualdade e fraternidade", o lema que Pierre Plancher trouxe para o Brasil. Muito obrigado. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Concedo a palavra ao nobre Senador Edison Lobão.

O SR. EDISON LOBÃO (PFL — MA. Pronuncia o seguinte discurso. — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Costumo dizer que, agora político, o que de fato sou, é jornalista. E muito me orgulho de minha profissão de origem. Durante boa parte desta minha carreira de jornalista, eu exerci nos **Diários Associados**. Comecei pelo **Diário de São Paulo**, há tantos e tantos anos; passei depois para o **Correio Braziliense** de onde fazia uma coluna política que, pela generosidade dos diretores das Organizações de que fazia parte o **Correio Braziliense**, era publicada; convivi, durante esse tempo, com os companheiros Edison Varella, Ar-

Cunha, um pouco mais distante com o meu colega João Calmon, com Paulo Cabral, Ronaldo Junqueira e com Maurício Dinep.

Menciono essas coisas porque parece que o meu companheiro Jamil Haddad, não teve notícia de que eu fui também dos **Diários Associados**. É apenas um registro para a história contemporânea e porque hoje se comemora o aniversário do **Jornal do Commercio**, que tem em Ibanor Tartarotti, também companheiro meu daquela época, um de seus mais ilustres dirigentes.

Acho que também foi por esta razão que o meu Líder Carlos Chiarelli, me escolheu para falar em nome do Partido nesta homenagem tão merecida, muito mais do que ao **Jornal do Commercio**, aos **Diários Associados**, que foram por assim dizer, o início do grande jornalismo que acompanhou a vida política e social deste nosso País.

Assis Chateaubriand — já se disse tantas vezes foi um gigante do jornalismo; a sua visão era muito maior do que isto, era a visão de um homem de Estado, a visão de um político que ilustrou esta Casa e fez com que os brasileiros se orgulhassem do País que possuíam.

Gostaria de obter a atenção dos nobres colegas para alguns breves comentários, publicados pelo **Jornal do Commercio** do Rio de Janeiro. Eis o primeiro:

"Se vingarem as medidas propostas pela comissão de orçamento da Câmara dos Deputados, combinadas com o governo desaparecerão as últimas esperanças de uma restauração financeira e, de queda em queda, chegaremos inevitavelmente à suspensão dos pagamentos."

Fica claro, aqui, a preocupação do referido **Diário**, — e dos empresários, brasileiros — com a ameaça de moratória pelo Governo, ao sair da velha para a Nova República. A este respeito, o jornal apresenta sua sugestão, que nos leva ao seguinte texto:

"Duas coisas são indispensáveis no pensamento do Ministro da Fazenda para reerguer o crédito do País: limitar as despesas aos serviços imprescindíveis, suprimindo-se todas as outras que possam ser adiadas, e criar um plano para o resgate do papel-moeda..."

A sugestão é clara: corte nos gastos públicos. Mas, na mesma matéria o **Jornal do Commercio** apresenta uma nota de desalento, ao comentar as seguintes palavras do Ministro da Fazenda:

"O que cumpre não é desanimar, é agir com resolução e firmeza."

De fato, a crítica não se faz esperar, e vem nos seguintes termos:

"É precisamente isso que Sua Excelência não tem feito. É sempre infeliz que, no momento do perigo, quando se faz mister uma ação pronta e firme, o Ministro evita e cruza os braços."

Alguns dos Senadores que me ouvem neste momento poderão estar se perguntando: a que título abala-se o orador a levantar o tema de nossa moratória, de nosso déficit público e, como se não bastasse, a citar comentários até certo ponto desairosos a respeito do Ministro da Fazenda?

Na realidade, Srs. Senadores, o meu propósito hoje não é tratar dos temas aqui ventilados, mesmo porque estes assuntos já têm, pelo menos, 91 anos de idade. A matéria que lhe foi publicada no **Jornal do Commercio** carioca, em novembro de 1896, conforme pesquisa do Sr. Feres Nader, em pleno governo Prudente de Moraes, primeiro presidente civil da então "Nova República".

Muito pelo contrário, este não é um momento de crítica, mas de louvor. Louvor ao Diário mais antigo do Rio de Janeiro e o segundo mais antigo do Brasil e da América Latina, que circula ininterruptamente há exatamente 160 anos, aniversariando em 1º de outubro, segundo seguras e precisas pesquisas de um de seus regedores mais ilustres, o inesquecível Félix Pacheco.

De fato, até o início do século, havia grande controvérsia a respeito da data de fundação e dos primeiros proprietários deste jornal. Coube, então, a este homem notável a tarefa de tudo esclarecer. Em 1º de outubro de 1917, em trabalho intitulado "Um francês brasileiro", Félix Pacheco afirma haver o **Jornal do Commercio** sido fundado por Pierre Plancher, livreiro e editor francês, como uma continuação do **Spectador Brasileiro**, ambos da mesma oficina e do mesmo dono.

Se é verdade o que mostram as estatísticas sobre o tempo de vida das empresas privadas brasileiras — que seu prazo médio de vida é de vinte e cinco anos — então, mais sobejos motivos de louvor e de contentamento havemos de ter em associar o Partido da Frente Liberal àqueles que festejam tão significativa marca.

Em 2 de abril de 1959, ocorre outro fato significativo na gloriosa trajetória deste Diário, que já houvera tido a honra de publicar as famosas "Cartas da Inglaterra", de Rui Barbosa: o **Jornal do Commercio** é integrado à rede dos Diários Associados, ao ser adquirido por Assis Chateaubriand, sendo sua direção conferida ao extraordinário jornalista Carlos Rizzini. Sabe-se que à solenidade de posse estavam presentes figuras exponenciais do cenário nacional, tais como: Herbert Moses, Austregésilo de Athayde — o nosso Austregésilo — Theófilo de Andrade, João Calmon, Gomes Maranhão, Sabóia Lima, Danton Jobim, dentre outros. Agora que este órgão da Imprensa brasileira comemora seus 160 anos — 1827 — 1987 —, queremos, na Tribuna do Senado, prestar fiosas homenagens a figura inesquecíveis que passaram por sua redação, figuras essas que serão reverenciadas nas pessoas de José Veríssimo, Visconde Taunay, Eunápio Delró, Alcindo Guanabara, Araripe Júnior, Alberto Ramos, Afonso Celso, Urbano Duarte, Oliveira Lima, Félix Pacheco e San Thiago Dantas.

Ao externar nossos parabéns aos dirigentes do **Jornal do Commercio** pelo transcurso dos seus 160 anos, congratulamo-nos com todo o jornalismo brasileiro, que se tem apresentado como uma das melhores imprensas do mundo.

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

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Srª e Srs. convidados para esta Sessão Especial de Homenagem pelo Transcurso dos 160 anos do **Jornal do Commercio**, ocorrido no dia 1º de outubro próximo passado.

O **Jornal do Commercio** não é o mais antigo noticioso do País, pois o *Correio Brasiliense*, de Hipólito da Costa, um jornal exclusivamente de brasileiros, já circulava em junho de 1808, impresso em Londres. Mas, tem o **Jornal do Commercio** a posição e o mérito de ser o único jornal do País que vem funcionando, ininterruptamente, por 160 anos, o que o coloca entre os mais antigos jornais do mundo.

Nas páginas do **Jornal do Commercio** está a História do Brasil; a vida da sociedade brasileira, contada dia a dia, desde 1827. Em suas páginas estão a literatura, as artes e a crônica dos mais relevantes acontecimentos da vida nacional, transcritos da pena de grandes vultos do nosso jornalismo e de nossa intelectualidade.

Passaram pelas colunas desse jornal, como seus colaboradores: O Visconde e o Barão do Rio Branco, Machado de Assis, José de Alencar, Honório Hermeto Carneiro Leão, Gonçalves Dias, Joaquim Nabuco, Rui Barbosa, Guerra Junqueiro, Raul Pompéia, José Veríssimo, Araripe Júnior, o Visconde de Taunay, Alcindo Guanabara, Félix Pacheco e muitos outros que ilustraram a nossa literatura e o nosso jornalismo.

As coleções do **Jornal do Commercio** são um tesouro de nossa cultura e de nossas raízes históricas. O próprio Senado teve, durante algum tempo, os anais de sua atividade parlamentar publicados neste noticioso, como se fora o nosso Diário Oficial.

Os oradores que se manifestaram neste plenário realçaram, com muita propriedade, a valiosa participação do **Jornal do Commercio** na formação, preservação e desenvolvimento de nossas letras, da atividade econômica, comercial e industrial de nosso País, e da consciência nacional em torno dos grandes temas e das grandes causas que marcaram as diversas fases da história de nossa nacionalidade, a partir de sua fundação até os nossos dias.

Não se poderia encerrar esta sessão sem falar mais uma vez em Pierre Plancher, seu fundador, que ao despedir-se do Brasil, em 1834, declarava:

"Tenho duas pátrias, a que me viu nascer nunca me fará esquecer da outra que me acolheu. E sempre há de meus olhos voltar-se para este belo torrão brasiliense, em que estão reunidas as minhas mais vivas afeições".

Em se falando do **Jornal do Commercio**, e da imprensa brasileira em geral, não se poderia deixar de falar, muitas vezes, também, em Assis Chateaubriand, que o integrou na rede dos Diários Associados. Não poderemos deixar de falar em João Calmon e Paulo Cabral. E ao falar nestas pessoas, nestes homens de grandes ideias, poderíamos ter começado por Austregésilo de Athayde, atual Presidente do **Jornal do Commercio** — e um dos mais destacados representantes da cultura nacional.

O Senado Federal, ao rememorar a atuação deste importante órgão da Imprensa brasileira, homenageando, também, seus fundadores e atuais dirigentes e colaboradores, reconhece os seus méritos de grandes e relevantes serviços prestados ao Brasil e aos brasileiros, durante estes 160 anos em que esteve no foco dos acontecimentos, a serviço da informação e, principalmente, na verdade.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — A Presidência vai suspender a sessão por cinco minutos para os cumprimentos aos homenageados. Está suspensa a sessão.

(Suspensa às 11 horas e 38 minutos, a sessão é reaberta às 11 horas e 42 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Está reaberta a sessão.

A Mesa registra o recebimento da edição comemorativa dos 160 anos do **Jornal do Commercio** e também de uma publicação referente à notícia "Dia-a-Dia" do referido jornal. Esses documentos históricos passarão para o Arquivo do Senado Federal.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Sobre a mesa, mensagens que vão ser lidas pelo Sr. 1º-Secretário.

São lidas as seguintes

MENSAGENS

Do Senhor Presidente da República, submetendo à deliberação do Senado a escolha de nomes indicados para cargos cujo provimento depende de sua prévia aquiescência:

MENSAGEM
nº 228, de 1987

(Nº 381/87, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Senado Federal:

Nos termos do art. 128, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à elevada consideração do Egrégio Senado Federal o nome do General-de-Exército Jorge Frederico Machado de Sant'Anna para exercer o cargo de Ministro do Superior Tribunal Militar, em vaga reservada aos oficiais-generais da ativa do Exército, aberta em decorrência da aposentadoria do Ministro General-de-Exército Túlio Chagas Nogueira.

Os méritos do General-de-Exército Jorge Frederico Machado de Sant'Anna, que me induziram a escolhê-lo para o desempenho desse elevado cargo, constam do anexo **Curriculum Vitae**.

Brasília, 22 de outubro de 1987. — José Sarney.

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO
Secretaria-Geral do Exército

1ª SEÇÃO/ALT GEN

DADOS BIOGRÁFICOS DE
OFICIAL-GENERAL

Nome: Jorge Frederico Machado de Sant'Anna, General-de-Exército.

DADOS BÁSICOS

1. **Nome:** Jorge Frederico Machado de Sant'Anna
2. **Identidade:** 011992300-1
3. **Data natalícia:** 20 de janeiro de 1923
4. **Cidade natal:** Recife — PE
5. **Filiação**
 - a. **Pai:** Cyrillo Joaquim de Sant'Anna — Profissão — comerciante
 - b. **Mãe:** Clotilde Dias Machado de Sant'Anna — (prendas domésticas)
6. **Estado civil:** Casado
7. **CIC:** 0115433117-91

DADOS MILITARES

1. **Datas de praça e promoções**
 - a. **Praça:** 17 mar 1941
 - b. **Asp:** 8 jan 1944
 - c. **2º Ten:** 28 de abr 1944
 - d. **1º Ten:** 25 jun 1945
 - e. **Cap:** 25 mar 1950
 - f. **Maj:** 25 ago 1956
 - g. **Ten Cel:** 25 dez 1963
 - h. **Cel:** 25 ago 1967
 - i. **Gen Bda:** 31 mar 76
 - j. **Gen Div:** 31 mar 81
 - k. **Gen Ex:** 25 nov 85
2. **Origem (Civil, CM, EPC, Tropa) Civil**
3. **Arma:** Cavalaria
4. **Cursos militares (mencionar os anos de realização)**

a. No Brasil	Ano
Escola Militar do Realengo (CAV-REG 40)	1941-1942-1943
Escola de Motomecanização	1946
Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais	1953
Escola do Comando e Estado-Maior do Exército	1958-1959-1960
Escola Superior de Guerra (Curso Superior de Guerra)	1978
Estágio de Introdução à Pesquisa Operacional e Análise de Sistemas (IME)	1970
b. No exterior	Ano
Informações (Estados Unidos)	1966

Síntese da vida Militar (Desempenho de funções)**a. Até o posto de Coronel (se possível mencionar os períodos)****(1) Em campanha****(2) Em comando (ou chefia)**

1º BCC-RIO — RJ-CMT-25 mai 68 a 21 jul 70

(3) Na tropa (exceto comando)

2º RCM-Rosário do Sul — RS — 17 fev 44 a 25 jun 45 — Subalerno Esqd

2º BCC-Rio — RJ — 9 jul 45 a 12 jan 46; 20 fev 46 a 30 abr 46 — Subalerno Esq

21 jul 45 a 27 jul 45; 13 jan 46 a 19 fev 46 — Cmt Esqd

1º RC Mec-Stº Ângelo — RS — 17 jun 50 a 21 set 51 — Cmt Esqd

22 set 51 a 7 jan 54 — Fiscal Administrativo

1º RCM — Stº Rosa — RS — 17 nov 53 a 9 fev 54 — Cmt Esqd e Ch SV Especial

10 fev a 14 mar 55 — Sub-Cmt e S/3

15 mar 55 a 27 mar 55 — Cmt RC

28 mar 55 a 18 dez 56 — Sub-Cmt e S/3

(4) No Quadro de Estado-Maior, ou como Engenheiro Militar (somente no Exército)

QG 2ª RM-SP-10 mar 61 a 4dez 61 — Estagiário de EM

5 dez 61 a 12 jun 62 — Ch 4ª Seção

13 jun 62 a 30 jun 62 — Ch 3ª Seção

1º jul 62 a 7 mar 63 — Ass Sec Gen Cmt 2ª RM

EME-Rio — RJ — 20 mar 63 a 3 fev 64 — Adj. Sub-Chefia

DMB-Rio — RJ — 12 fev 73 a 26 fev 73 — Ch Assessoria

DMB-BSB — DF — 26 fev 73 a 23 ago 73 — Ch Assessoria

DGP-BSB — DF — 23 ago 73 a 31 mar 76 — Ass Sec Gen Ch DGP

(5) No Quadro Suplementar (inclusive em estabelecimentos de ensino, sem ser instrutor)

Es MM-Rio-RJ — 30 abr 46 a 23 dez 46 — Aluno

11 fev 47 a 29 dez 47 — Subalerno Cia Cmdo Sv

29 dez 47 a 28 jan 48 — Adjudante do Pessoal e Cmt Cmdo Sv

29 jan 48 a 19 dez 48 — Subalerno Cia Cmdo Sv

20 dez 48 a 23 jan 49 — Ajudante do pessoal e Cmt Cia Cmdo Sv

24 jan 49 a 14 dez 49 — Subalerno Esqd

15 dez 49 a 25 jan 50 — Cmt Esqd

27 fev 50 a 04 abr 50 — Subalerno Esqd

EsAO-Rio-RJ — 8 53 a 3 out 53 — Aluno

Diretoria de Remonta-Rio-RJ — 18 jan 57 a 21 fev 58 — Chefe Seção

ECEME-P. Vermelha — RJ — 22 fev 58 a 31 jan 61 — Aluno

(6) Em estabelecimento de ensino (como instrutor)

ECEME — P. Vermelha — RJ — 4 fev 64 a 18 set 67 — Instrutor

27 Jul 70 a 9 fev 73 — Ch Sec Ensino e Ch GPC

(7) Em funções militares fora do Ministério do Exército

PR-SNI-Rio — RJ — 18 set 67 a 24 mai 68 — Ch Seção

(8) Em funções civis de interesses militar**(9) No exterior**

US Intelligence School-Fort — Holabird — Maryland — USA 7 set 66 a 16 dez 66 Aluno (Informações durante o período em que era instrutor da ECEME)

(10) Comissões especiais (Como Representante, Delegado, etc.)

Aniversário de ASSUNÇÃO—PARAGUAY — 13 a 20 mai 77, como Gem Bda, convidado pelo Cmt em Chefe das Forças Armadas Paraguaia (Presidente da República).

b. Como Oficial-General (Mencionar os períodos)

5ª Bda C Bld — RIO—RJ — 7 mai 76 a 31 jan 78 — Cmt

ESG — RIO—RJ — 6 mar 78 a 19 dez 78 — Aluno (CSG)

DPB-BSB—DF — 22 fev 79 a 4 abr 79 — Diretor

DMM-BSB—DF — 5 abr 79 a 30 mar 81 — Diretor

DMM-BSB—DF — 31 mar 81 a 4 mai 83 — Diretor

Cmt da 2ª RM — De 12 mai 83 a 3 jan 86

Sect SEF — De 8 jan 86 à

6. CONDECORAÇÕES**a. Nacionais** (constantes do Almanaque do Exército)

— Ordem do Mérito Naval — Grande-Oficial

— Medalha de 40 anos de bons serviços — (ouro c/passador de platina)

— Ordem do Mérito Militar — Crã-Cruz

— Medalha do Mérito Tamandaré

— Medalha do Pacificador

— Medalha Mérito Santos Dumont

— Ordem do Mérito Aeronáutico — Grande-Oficial

— Ordem de Rio Branco (Crã-Cruz)

— Ordem do Mérito Forças Armadas — Grande-Oficial

b. Estrangeiras (constantes do Almanaque do Exército)**c. Honoríficas** (estaduais, ministeriais e outras, não constantes do Almanaque do Exército)**1. Família****a. Esposa:** Lélia Maria dos Santos Machado de Sant'Anna Profissão: Funcionária autárquica.

(Prendas domésticas) Bacharel Direito

b. Filhos: (se casados, mencionar genros e noras) Ana Lúcia Sant'Anna Zobaran — Profissão

(prendas domésticas)

Genro: Rui Zobaran Neto — Bacharel — em Direito

c. Netos

Pedro Sant'Anna Zobaran

Otávio Sant'Anna Zobaran

2. Cursos civis**a. Cursos secundários****b. Cursos superiores****c. Cursos de idiomas****3. Domínio de idiomas estrangeiros**

— Inglês

4. Funções civis**5. Exercício de magistério civil****6. Atividades culturais****a. Livros publicados** (mencionar a editora)**b. Conferências, ensaios e artigos publicados** (mencionar o órgão e, se possível, a data da publicação)**c. Organizações de que foi conferencista convidado** (mencionar o ano)**7. Títulos honoríficos****8. Associações** (Culturais, filantrópicas, etc., que integra)**9. Atividades desportivas****a. Atuais****b. No passado**

(1) Militares

(2) Civis

10. Atividades artísticas (Música, pintura, escultura, canto, etc.)**11. Atividades especiais** (Atividades manuais, radioamador, colecionador, criador, etc.)**MENSAGEM****Nº 229, de 1987****(Nº 382/87, na origem)**

Excelentíssimos Senhores Membros do Senado Federal:

Nos termos do art. 128, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à elevada consideração do Egrégio Senado Federal o nome do General-de-Exército Haroldo Erichsen da Fonseca para exercer o cargo de Ministro do Superior Tribunal Militar, em vaga reservada aos oficiais-generais da ativa do Exército, aberta em decorrência da aposentadoria do Ministro General-de-Exército Heitor Luiz Gomes de Almeida.

Os méritos do General-de-Exército Haroldo Erichsen da Fonseca, que me induziram a escolhê-lo para o desempenho desse elevado cargo, constam do anexo **Curriculum Vitae**.

Brasília, 22 de outubro de 1987. — **José Sarney**.

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO

Secretaria Geral do Exército

1ª SEÇÃO/ALT GEN

DADOS BIOGRÁFICOS DE

OFICIAL-GENERAL

Nome: Haroldo Erichsen da Fonseca

General-de-Exército

DADOS BÁSICOS

1. **Nome:** Haroldo Erichsen da Fonseca
2. **Identidade:** 100083560-1
3. **Data natalícia:** 04 Fev
4. **Cidade natal:** Fortaleza
5. **Filiação:**
- a. **Paí:** Eduardo Studart da Fonseca

b. **Mãe:** Lucia Erichsen da Fonseca

6. **Estado civil:** Casado

7. **CIC:** 002231073-87

DADOS MILITARES

1. **Datas de praça e promoções**

a. **Praça:** 170341

b. **Asp:** 080144

c. **2º Ten:** 280444

d. **1º Ten:** 250645

e. **Cap:** 100149

f. **Maj:** 251053

g. **Ten Cel:** 250863

h. **Cel:** 250867

i. **Gen Bda:** 310376

j. **Gen Div:** 310381

k. **Gen Ex:** 310385

2. **ORIGEM** (Civil, CM, EPC, Tropa) Colégio Militar do Ceará

3. **ARMA:** Artilharia

4. **CURSOS MILITARES** (Mencionar os anos de realização)

a. **No Brasil**

— Colégio Militar do Ceará	Ano 1934-1938
— Escola Militar do Realengo	1941-1943
— Escola de Motomecanização do Exército	1945
— Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais	1951
— Escola de Comando e Estado-Maior do Exército	1955-1957
— Escola Superior de Guerra	1974

b. **No Exterior**

Não tem

5. **Síntese da Vida Militar** (Desempenho de Funções)

a. **Até o posto de Coronel** (Se possível mencionar os períodos)

(1) **Em Campanha**

Não tem

(2) **Em Comando** (ou Chefia)

Comandante do Colégio Militar de Fortaleza (1969-1970)

(3) **Na Tropa** (exceto Comando)

7º GAD — Olinda-Pernambuco (Jan 1944 — Dez 1944)

REsA — Deodoro — Rio de Janeiro (Jan 1945 — Dez 1947)

(4) **No Quadro de Estado-Maior, ou como Engenheiro Militar** (somente no Exército)

— Chefe Seção do EM/2º DC — Uruguiana (Fev 58 — Fev 60)

— Adjunto do Estado-Maior do Exército — 1965

— Oficial de Gabinete do Ministro do Exército (1965 — 1967)

— Chefe da Seção de Planejamento Administrativo, Programação e Orçamento do EME (Mar 75 — Abr 76)

(5) **No Quadro Suplementar** (inclusive em estabelecimentos de ensino, sem ser instrutor)

Ch Seção do Fundo do Exército — 1968

(6) **Em estabelecimento de ensino (como instrutor)**

— Instrutor da AMAN (1948-1950)

— Instrutor da EsAO (1951-1954)

— Instrutor da ECEME (1960-1964)

(7) **Em funções militares fora do Ministério do Exército**

Não teve

(8) **Em funções civis de interesse militar**

Não teve

(9) **No exterior**

Adido das Forças Armadas na Venezuela (1971-1973)

(10) **Comissões especiais** (Como Representante, Delegado etc.)

b. **Como Oficial-General** (Mencionar os períodos)

— Cmt da AD/1 — De 20 Mai 76 à 13 Fev 78

— Cmt do CMRJ — De 20 Fev 78 à 30 Abr 81

— Subchefe do EME — De 19 Mai 81 à 14 Mar 83

— Cmt da 10a RM — De 18 Mar 83 à 24 Abr 84

— Vice-Chefe do DGS — De 30 Abr 84 à 06 Fev 85

— Sub Sec SCT — De 14 Fev 85 à 31 Mar 85

— Sec SCT — De 31 Mar 85 à

6. **Condecorações**

a. **Nacionais** (Constantes do Almanaque do Exército)

— Medalha de 40 anos de bons serviços — (Ouro c/Passador de Platina)

— Medalha de Guerra

— Medalha do Pacificador

— Ordem do Mérito Militar — Grau de Grã-Cruz

— Ordem do Mérito Naval — Grande Oficial

— Medalha Marechal Trompowski

— Medalha Mérito Santos Dumont

— Medalha Mérito Tamandaré

— Ordem do Mérito Aeronáutico — Grande Oficial

— Ordem do Rio Branco — Grã-Cruz

— Ordem do Mérito Forças Armadas — Grande-Oficial

b. **Estrangeiras** (Constantes do Almanaque do Exército)

— Cruz das Forças Terrestres Venezuelanas

— 2ª Classe-Venezuela

— Diploma da Legião do Mérito — Grau Oficial — Governo dos EUA

c. **Honoríficas** (Estaduais, Ministeriais e outras, não constantes do Almanaque do Exército)

— De Caxias

1. **Família**

a. **Esposa** Sra Corina Cidade Erichsen da Fonseca

Profissão — Do lar

b. **Filhos** (Se casados, mencionar genros e noras)

— Eduardo Cidade Erichsen da Fonseca

Profissão — Técnico de Equipamento

c. **Netos**

2. **Cursos civis**

a. **Cursos secundários** — Nenhum

b. **Cursos superiores** — Economia — Faculdade de Ciências Políticas e Econômicas do Rio Janeiro (1963-1968)

Centro de Desenvolvimento Econômico (Endec), do IPEA — Curso de Planejamento Econômico de 1967 a 1968

c. **Cursos de idiomas** — Nenhum

3. **Domínio de idiomas estrangeiros** — Espanhol

4. **Funções civis** — Nenhuma

5. **Exercício de Magistério Civil** — Não

6. **Atividades culturais**

a. **Livros públicos** (mencionar a editora) — Nenhum

b. **Conferências, ensaios e artigos publicados** (mencionar o órgão e, se possível, a data da publicação)

c. **Organizações** de que foi conferencista convidado (mencionar o ano).

7. **Titulos honoríficos** — Não tem

8. **Associações** (Culturais, filantrópicas, etc., que integra) — Não

9. **Atividades desportivas**

a. **Atuais** — tênis, natação e equitação

b. **No passado** — Os mesmos

(1) **Militares**

(2) **Civis**

10. **Atividades artísticas** (música, pintura, escultura, canto, etc.) — Nenhuma

11. **Atividades especiais** (Atividades manuais, radioamador, colecionador, criador, etc.) — Nenhuma

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — As mensagens lidas vão à publicação.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — A Presidência comunica ao Plenário que recebeu, em 23 do corrente, comunicação do Senador Carlos De'Carli de que se ausentaria do País, a partir do dia 26, para, em missão autorizada pelo Senado, comparecer à 42ª Sessão da Assembleia Geral da ONU.

É a seguinte a comunicação recebida pela Presidência.

Em 20 de outubro de 1987.

Senhor Presidente,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que me ausentarei do País a partir de 26 de outubro, para, devidamente autorizado pelo Senado, na forma do art. 36, § 2º da Constituição, e art. 44 do Regimento Interno, participar, como observador Parlamentar, da quadragésima segunda Sessão da Organização das Nações Unidas.

Atenciosas saudações — **Carlos De'Carli**.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — A Presidência convoca sessão conjunta a realizar-se hoje, às 20 horas e 35 minutos, no Plenário da Câmara dos Deputados, destinada à:

1º — Leitura das Mensagens Presidenciais de nº 212 a 214, de 1987-CN, referentes a vetos, e de nº 215 a 226, de 1987-CN, referentes a decretos-leis.

2º — apreciação, em regime de urgência, das Mensagens de nº 26 a 30; 36 a 42; 48 a 67; e 73 a 97, de 1987-CN, referentes a decretos-leis.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Sobre a mesa, projeto de lei que será lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte.

PROJETO DE LEI

Nº 37, de 1987

Determina a instalação de equipamentos antipoluição em veículos automotores de uso urbano.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As montadoras de veículos automotores de uso urbano, deverão instalar, a partir de 1º de janeiro de 1989, nos carros de sua produção, equipamento capaz de reduzir a poluição dos motores de explosão.

Art. 2º Esta lei entra em vigor a partir de sua publicação.

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

Justificação

Os veículos brasileiros, movidos a motor de explosão, vem sendo exportados, há muito tempo, para a Europa, os Estados Unidos, munidos de dispositivos antipoluição, sem o que não teriam ingresso no mercado dos países europeus e norte-americanos.

Conseqüentemente, não será necessária qualquer adaptação industrial pelas montadoras que exportam automóveis, no sentido de dotar os carros a serem vendidos no mercado interno de equipamentos antipoluição.

Sabe-se que a péssima qualidade da atmosfera nos grandes centros urbanos decorre, principalmente, do alcatrão e outros produtos resultantes da combustão, notadamente dos derivados de petróleo, como a gasolina e o óleo.

A medida que preconizamos, contribuirá para a melhoria da qualidade de vida nas cidades.

Sala de Sessões, 27 de outubro de 1987. — **Nelson Carneiro**.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — O Projeto lido vai à publicação.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO

Nº 178, de 1987

Exmº Sr. Presidente do Senado Federal

Nos termos do art. 239, alínea "a", do Regimento Interno do Senado Federal e, tendo em vista a tramitação do Projeto de Lei nº 1, de 1987 — "que estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 1988", Mensagem nº 151, CN, de 1987 (nº 286, na origem), vimos apresentar a V. Exª Requerimento de Informações, a ser encaminhado ao Sr. Ministro da Previdência e Assistência Social, a fim de que S. Exª responda as indagações a seguir formuladas, em face de alentada publicação estampada em, no mínimo, duas páginas inteiras dos principais jornais do País, contendo matéria paga, inclusive com foto em destaque, do ex-Ministro Raphael de Almeida Magalhães, sob o título "O BRASIL COMEÇOU A MUDAR PELA PREVIDÊNCIA".

1 — Quem autorizou a enorme publicação que, inusitadamente, traz a foto, em destaque, do ex-Ministro Raphael de Almeida Magalhães?

2 — Qual a data da autorização?

3 — Em quais veículos de divulgação (jornais, revistas, etc.) foi publicada referida matéria?

4 — Em quanto importou a despesa global da mencionada publicação, bem como quanto em relação a cada jornal objeto da matéria?

5 — Qual a origem dos recursos que custearam as despesas com as publicações?

6 — Por que matéria de tal destaque e fôlego publicada em tantos jornais? Quais seus objetivos?

7 — Se o Ministro da Previdência e Assistência Social tem conhecimento de que a firma Aref Imóveis Administração e Representação Ltda., de propriedade do Sr. Aref Assreuy, Presidente do Conselho Federal dos Corretores de Imóveis, foi contratada, a nível nacional, pelo MPAS, para efetuar avaliação de imóveis destinados à alienação.

8 — Se o Ministro da Previdência e Assistência Social tem conhecimento de que o Sr. Aref Assreuy é genitor do Sr. Cesar Siqueira, que forneceu declaração do Sindicato dos Corretores de Imóveis de Brasília, sobre a impossibilidade de aquisição de apartamentos, pelo MPAS, a curto prazo, quando não mais era presidente da entidade.

Estas as informações que pretendemos sejam prestadas pelo Sr. Ministro, em face dos elevados objetivos da Previdência Social, de modo especial, tendo em conta a situação de carência e desalento em que vive a imensa maioria de seus segurados, aposentados e pensionistas. Para tanto, fazemos juntar a documentação ilustrativa.

Termos em que pedi Deferimento.

Brasília, 27 de outubro de 1987. — **Carlos Chiarelli**, Líder do PFL.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Este Requerimento será publicado e incluído em Ordem do Dia, de acordo com o art. 239, VI, do Regimento Interno.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Concedo a palavra ao nobre Senador Carlos Chiarelli, como Líder.

O SR. CARLOS CHIARELLI PRONUNCIA DISCURSO QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERÁ PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Sobre a mesa, comunicação que será lida pelo Sr. 1º-Secretário.

É lida a seguinte

OF. GL PFL-1138/87

Brasília, 20 de outubro de 1987

Senhor Presidente,

Temos a grata satisfação de cumprimentar V. Exª muito cordialmente, ao tempo em que solicitamos seus bons ofícios no sentido de determinar as devidas providências, visando alterar a composição do PFL na Comissão Especial da Dívida Externa, passando o Senador Odacir Soares à condição de titular, no lugar o Senador Ivan Bonato, ficando o Senador Jorge Bornhausen como suplente.

Sendo só o que se nos oferece para o momento, valemo-nos da oportunidade para reiterar

a V. Exª nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosas Saudações, **Carlos Chiarelli**, Líder do PFL.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Seção feitas as substituições solicitadas.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Está esgotado o tempo destinado ao Expediente. Passa-se à

ORDEM DO DIA

O Sr. Itamar Franco — Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Concedo a palavra ao nobre Senador Itamar Franco, para uma questão de ordem.

O SR. ITAMAR FRANCO (PMDB — MG. Para uma questão de ordem. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Já que V. Exª anunciou a Ordem do Dia, queria chamar a atenção, respeitosamente, da Mesa Diretora, para um pedido de empréstimo do Governo do Estado de São Paulo, pedido externo, da ordem de apenas 174 milhões de dólares.

Até aí tudo bem, mas o que é estranho, Sr. Presidente, é que na verificação do processo estabelecido para esse empréstimo, enviado para o Senado da República, nos deparemos com uma singularidade que, evidentemente, poderá ser corrigida, e deve ser corrigida por quem de direito. É que o ofício de Sua Excelência o Governador do Estado de São Paulo data de 13 de outubro de 1987, e é interessante que no "de acordo" — que se deveria dar com rapidez, evidentemente, dentro do procedimento do Governador do Estado de São Paulo com Sua Excelência o Senhor Presidente da República — o Senhor Presidente da República comete um erro na cronologia dos meses, quando põe "de acordo" em 5 de dezembro de 1987, seguindo-se a assinatura.

Evidentemente, não poderíamos apreciar matéria do dia 5 de dezembro de 1987 com o "de acordo" de Sua Excelência, o Senhor Presidente da República. Razão pela qual estou solicitando a V. Exª a devida retificação pela Presidência da República e a retirada do projeto da Ordem do Dia.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — V. Exª será atendido. A Mesa tomará as providências necessárias para o atendimento ao seu requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — Item 1:

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 159, de 1987, de autoria da Comissão Diretora, que altera dispositivos da Resolução nº 73, de 1984, do Senado Federal, e dá outras providências, tendo

— Parecer proferido em Plenário, favorável, com emenda que apresenta.

A discussão da matéria foi encerrada na sessão extraordinária.

Passa-se à votação do Projeto, sem prejuízo da emenda, em turno único.

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

O Sr. Alfredo Campos — Sr. Presidente, peço verificação de quorum.

O SR. PRESIDENTE (Odacir Soares) — O nobre Senador Alfredo Campos solicita verificação de quorum. Sendo evidente a falta de número para votação, nos termos do inciso VI do art. 327 do Regimento Interno, a Presidência suspenderá a sessão durante 10 minutos, fazendo soar as campainhas, a fim de convocar os Srs. Senadores ao Plenário.

Está suspensa a sessão.

(A sessão é suspensa às 12 horas e 2 minutos e reaberta às 12 horas e 14 minutos.)

O Sr. Odacir Soares deixa a cadeira da Presidência que é ocupada pelo Sr. Dirceu Carneiro.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Está reaberta a sessão.

Continua evidente a falta do quorum. As matérias constantes dos itens 1 a 14, em fase de votação, ficam adiadas.

São os seguintes os itens cuja votação é adiada

2

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 179, de 1987, que altera a Resolução nº 264, de 22 de setembro de 1986, tendo

— PARECER FAVORÁVEL, proferido em Plenário.

3

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 180, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Cuiabá, Estado de Mato Grosso, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 83.740,60 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, tendo

— PARECER FAVORÁVEL, proferido em Plenário.

4

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 181, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Morro do Chapéu, Estado da Bahia, a contratar operação de crédito no valor de Cz\$ 14.528.800,00 (quatorze milhões, quinhentos e vinte e oito mil e oitocentos cruzados), tendo

— PARECER FAVORÁVEL, proferido em Plenário.

5

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 182, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Morro do Chapéu, Estado da Bahia, a contratar operação de crédito no valor de Cz\$ 35.700.000,00 (trinta e cinco milhões e setecentos mil cruzados), tendo

— PARECER FAVORÁVEL, proferido em Plenário.

6

Votação, em turno único, do Projeto, de Resolução nº 183, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Tefé, Estado do Amazonas a contratar operação de crédito no valor correspon-

dente, em cruzados, a 34.853,81 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, tendo

— PARECER FAVORÁVEL, proferido em Plenário.

7

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 184, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Birigiti, Estado de São Paulo, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 466.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, tendo

— PARECER FAVORÁVEL, proferido em Plenário.

8

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 185, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de São Miguel do Oeste, Estado de Santa Catarina, a contratar operação de crédito no valor de Cz\$ 97.745.900,00 (noventa e sete milhões, setecentos e quarenta e cinco mil e novecentos cruzados), tendo

— PARECER FAVORÁVEL, proferido em Plenário.

9

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 186, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Itabuna, Estado da Bahia, a contratar operação de crédito no valor de Cz\$ 43.586.400,00 (quarenta e três milhões, quinhentos e oitenta e seis mil e quatrocentos cruzados), tendo

— PARECER FAVORÁVEL, proferido em Plenário.

10

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 187, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Itabuna, Estado da Bahia, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados a 250.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, tendo

— PARECER FAVORÁVEL, proferido em Plenário.

11

Votação, em turno único do Projeto de Resolução nº 188, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Itabuna, Estado da Bahia, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 300.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, tendo

— PARECER FAVORÁVEL, proferido em Plenário.

12

Votação, em turno único, do Requerimento nº 104, de 1987, de autoria do Senador Francisco Rollemberg, solicitando, nos termos do art. 367 do Regimento Interno, o desarquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 182, de 1985, de autoria do Senador Virgílio Távora, que altera o caput do art. 3º da Lei nº 7.025, de 8 de setembro de 1982.

13

Votação, em turno único, do Requerimento nº 122, de 1987, de autoria do Senador Mauro Benedito, solicitando, nos termos do art. 367 do Regimento Interno, o desarquivamento do Projeto de

Lei do Senado nº 147, de 1984, de autoria do Senador Nelson Carneiro, que atribui às Secretarias de Agricultura, dos Estados, Territórios e Distrito Federal, a competência exclusiva para fixar as quotas de farelo de trigo, soja e arroz que devam caber a cada produtor rural.

14

Votação, em turno único, do Requerimento nº 150, de 1987, de autoria do Senador Affonso Camargo, solicitando, nos termos do art. 367 do Regimento Interno, o desarquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 14, de 1986, de sua autoria, alterando dispositivos da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1986, que instituiu o Código Nacional de Trânsito.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Passa-se ao item 15:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 216, de 1985 (Nº 2.929/83, na casa de origem), que altera a redação da Lei nº 6.251, de 8 de outubro de 1975, que "institui normas gerais sobre desportos". (Dependendo de parecer.)

Sobre a mesa requerimento que será lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO

Nº 179, de 1987

Nos termos do art. 310, alínea "c", do Requerimento Interno, requeiro adiamento da discussão do Projeto de Lei da Câmara nº 216, de 1985, constante do item 15 da pauta, por 30 dias.

Sala das Sessões, 27 de outubro de 1987. — **João Menezes.**

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Não havendo quorum para votação, a discussão da matéria ficará sobrestada até a votação do requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Item 16:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 25, de 1987 (Nº 22/87, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que altera o Decreto-lei nº 1.370, de 9 de dezembro de 1974, que dispõe sobre a tributação dos rendimentos auferidos por garimpeiros matriculados e dá outras providências. (Dependendo de parecer.)

De acordo com o art. 6º da Resolução nº 1, de 1987, designo o Senhor Wilson Martins para proferir parecer sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 25.

O SR. WILSON MARTINS (PMDB — MS. Para proferir parecer.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O presente projeto de lei, já apreciado pela Câmara dos Deputados nos termos do art. 51 da Constituição Federal, e por ela aprovado, objetiva modificar os §§ 1º e 2º do Decreto-lei nº 1.370, de 9 de dezembro de 1974.

O artigo 1º desse decreto-lei estabelece regime especial de tributação para os garimpeiros matriculados, preceituando que "até o exercício financeiro de 1984, inclusive, é permitida a dedução, sem comprovação, até 90% (noventa por cento) do rendimento bruto auferido pelas pessoas físicas na venda, a empresas legalmente habilitadas, de metais preciosos, pedras preciosas e semipreciosas por elas extraídos. "Através do art. 2º do Decreto-lei nº 2.089, de 27 de dezembro de 1983, o prazo acima referido foi prorrogado até o exercício financeiro de 1989.

A alteração objeto do Projeto de Lei sob exame consiste em estender o benefício fiscal previsto no art. 1º do Decreto-lei nº 1.370/74, nas regiões de garimpo, a quaisquer pessoas naturais munidas de Carteira de Identidade e Cartão de Identificação de Contribuinte, eliminando-se, assim a exclusividade concedida a garimpeiros portadores de Certificado de Matrícula para a venda de metais preciosos e, especialmente, de ouro.

Na Exposição de Motivos que acompanhou a Mensagem presidencial e o projeto de lei, foram indicadas as razões pelas quais o Poder Executivo tomou a iniciativa de elaborar e encaminhar à apreciação do Poder Legislativo.

A mencionada Exposição de Motivos informa que no período de 1975 a 1985, a produção oficial de ouro no Brasil alcançou 207 toneladas, verificando-se que 154 toneladas provieram dos garimpos, tendo, portanto, a garimpagem representado 74,4% da produção de ouro do País.

Diz, ainda, a Exposição de Motivos que "a comercialização do ouro como hoje se processa no Brasil, visa basicamente, contornar a incidência de encargos fiscais nas operações de compra e venda, de modo a não reduzir a margem de lucro das empresas que operam no setor e a tornar o seu preço mais competitivo. Essa prática, no entanto, resulta em considerável sonegação do Imposto Único sobre Minerais, evasão e desca-minho do metal, acarretando sérios prejuízos ao País".

Em face desses fatos, apontam-se como causas principais do desvio de ouro:

1) as restrições para que qualquer pessoa possa vendê-lo, em razão da exigência do Certificado de Matrícula quando da primeira aquisição do metal produzido no garimpo;

2) a incidência cumulativa do PIS e do FINSOCIAL por ocasião da emissão do documento fiscal de venda, o que compromete o lucro das empresas e dificulta a colocação do ouro no mercado;

3) a indefinição de normas básicas que disciplinem as operações no mercado de investimento, através das instituições ligadas ao sistema financeiro.

Esclarece a Exposição de Motivos que o ouro, por ser utilizado como moeda nas áreas de garimpo, transfere-se facilmente de propriedade, passando muitas vezes para as mãos de não garimpeiros e, por consequência, é vendido irregularmente, em face das regras de comercialização em vigor que exigem a apresentação do Certificado de Matrícula.

Em razão dessas e de outras circunstâncias que envolvem a comercialização do ouro e de outros metais no mercado primário, torna-se muito difícil o controle eficaz da sua produção real,

impedindo-se, assim, o melhor aproveitamento de tão importante fonte de divisas cambiais.

A vista desse quadro de deficiências e irregularidades que atualmente caracteriza a comercialização do ouro, fazem-se necessárias diversas medidas corretivas, das quais a de que trata o presente projeto de lei que assume especial relevância.

Como se observa, os motivos que fundamentam a apresentação da proposição sob exame indicam clara e objetivamente a necessidade de se alterar o Decreto-lei nº 1.370/74, a fim de que o tratamento tributário hoje dispensado aos garimpeiros matriculados seja estendido a todas as pessoas, desde que se identifiquem através da Carteira de Identidade e do Cartão de Identificação do Contribuinte.

Trata-se de providência que, como assinala a Exposição de Motivos, deverá aperfeiçoar os mecanismos de controle da comercialização do ouro junto aos garimpos, representando uma etapa importante para o aprimoramento das normas vigentes relativas aos mercados primário e secundário.

À vista do exposto, pronunciamo-nos favoravelmente à aprovação do presente Projeto de Lei. É o parecer Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Passa-se à discussão do projeto, em turno único. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

A votação da matéria proceder-se-á na sessão seguinte nos termos regimentais.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Item 17:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 39, de 1987 (nº 161/87, na Casa de origem), que altera o art. 4º da Lei nº 7.562, de 19 de dezembro de 1986, que inclui a categoria funcional de Inspetor de Segurança Judiciária no Grupo-Atividades de Apoio Judiciário do Quadro Permanente da Secretaria do Tribunal Federal de Recursos e dá outras providências. (Dependendo de parecer.)

Nos termos do art. 6º da Resolução nº 1, de 1987, designo o nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho para proferir parecer.

O SR. CID SABÓIA DE CARVALHO (PMDB — CE. Para emitir parecer.)

Originário do Poder Judiciário vem a esta Casa para exame, após ter sido aprovado na Câmara dos Deputados, o presente projeto de lei que visa a possibilitar aos servidores do Quadro de Pessoal do Tribunal Federal de Recursos o direito de concorrer ao primeiro provimento dos cargos de Inspetor de Segurança Judiciária, na forma proposta, a exemplo do que foi assegurado aos servidores de órgãos dos Poderes Legislativo e Executivo conforme consta da justificativa do Presidente do Tribunal Federal de Recursos.

Explicita, ainda, no § 1º do art. 4º que "após o primeiro provimento, destinar-se-á 1/3 das vagas registradas na Categoria Funcional de Inspetor de Segurança Judiciária" ao ingresso da clientela interna por progressão funcional.

O dispositivo constante no § 2º do art. 4º assegura também aos aposentados, no que couber, a extensão dos efeitos da proposição.

Examinando a matéria, consideramos a mesma oportuna e justificável quanto ao mérito.

Por essa razão, opinamos pela aprovação do presente Projeto de Lei nº 39, de 1987, da Câmara dos Deputados (nº 161, de 1987, na Casa de origem).

E o parecer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Passa-se à discussão do projeto, em turno único. (Pausa.)

Não havendo que peça a palavra, encerro a discussão.

A votação da matéria proceder-se-á na sessão seguinte, nos termos regimentais.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Item 18:

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 31, de 1985 (Nº 111/85, na Câmara dos Deputados), que aprova, com reservas, os textos da Convenção Internacional de 1973, para prevenção da poluição causada por navios, concluída em Londres, a 2 de novembro de 1973, e do Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluído a 17 de fevereiro de 1978, em Londres. (Dependendo de parecer.)

Nos termos do art. 6º da Resolução nº 1, de 1987, designo o nobre Senador Gerson Camata para proferir o parecer.

O SR. GERSON CAMATA (PMDB — ES. Para emitir parecer.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Nos termos do art. 44, inciso I, da Constituição, enviou o Excelentíssimo Senhor Presidente da República à apreciação do Congresso Nacional os textos da Convenção Internacional de 1973 para Prevenção da Poluição causada por Navios, concluída em Londres, a 2 de novembro de 1973, e do Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para prevenção da Poluição causada por Navios, concluído a 17 de fevereiro de 1978, em Londres.

Aprovada a matéria na forma de projeto de decreto legislativo, na Câmara dos Deputados, resultou ele remetido à revisão desta Casa.

Acompanha os referidos textos a Exposição de motivos do Sr. Ministro das Relações Exteriores, no qual faz constar a motivação de suas firmas, destacando, entre outros aspectos, que:

"Ambos os diplomas internacionais supracitados, que constituem um só documento, o qual passou a ser conhecido pela sigla Marpol 73/78, consistem na ampliação atualizada da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo de 1954 e suas emendas de 1962 e 1969."

"A Convenção Marpol de 1973 tem por objetivo a minimização da descarga accidental de poluentes no mar e a completa eliminação da poluição intencional por óleo e outras substâncias nocivas. O referido diploma prevê sanções contra as violações de suas normas, disciplina a emissão de certificados pe-

las autoridades nacionais, institui cooperação entre os Estados-Partes nos casos de violações por parte de navios e concede aos Estados-Partes o direito de autorizarem ou não a entrada de navios em áreas sob sua jurisdição. Seus anexos contêm disposições relativas aos requisitos para controle da poluição operacional e para a minimização da poluição por óleo proveniente de petroleiros, relacionam os tipos de óleo, uniformizam os modelos de certificados e livros de Registro de Óleo, regem o controle da poluição por substâncias líquidas nocivas a granel e por substâncias transportadas em contêineres, e o controle da poluição por esgotos."

"O Protocolo Marpol de 1978 dispõe sobre o emprego de tanques de lastro segregado, tanques de lastro limpo e sistemas de lavagem com óleo cru, e estabelece exigências para as inspeções, vistorias e certificados, particularmente para navios com mais de dez anos."

"Tendo em vista, portanto, a natureza do ato internacional em apreço, torna-se necessário sua aprovação formal pelo Congresso Nacional, de acordo com o disposto no Art. 44, inciso I, da Constituição Federal."

"Importa salientar que, dado o teor eminentemente técnico das disposições dos textos da Convenção Marpol e de seu Protocolo, a tradução dos mesmos foi elaborada mediante o concurso da Marinha e da Petrobrás, havendo o Itamaraty coordenado a revisão dos textos finais, em português."

"Por não haver sido alcançado consenso sobre a adesão do Brasil ao Protocolo de 1978, uma vez que o cumprimento das disposições da Marpol 73/78 implicava em gastos que iriam onerar a armação brasileira, o ato de adesão ao instrumento supracitado foi diferido. Todavia, como o citado Protocolo entrou internacionalmente em vigor em 1983, para evitar sejam aplicados aos navios mercantes brasileiros penalidades previstas nos mencionados instrumentos jurídicos, entre os quais figura a proibição de frequentar portos de países que apliquem os citados dispositivos da Marpol 73/78, órgãos do Governo interessados (Marinha, Ministério dos Transportes e a Sema) é a Petrobrás, julgam ser de toda a conveniência, agora, a ratificação da Convenção de 1973 e a adesão ao Protocolo de 1978."

"Cumpré, ademais, observar que o artigo 10 da Convenção e seu Protocolo II serão objeto de reserva, por serem suas disposições conflitantes com as do Art. 15 da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro."

"No que se refere aos Anexos III, IV e V, os quais são opcionais, nos termos do Art. 14 da Convenção, os mesmos serão objeto de declaração, na qual se afirmará seu caráter não mandatório para o Brasil."

Observadas as objeções constantes na aludida Exposição de Motivos, a participação do Brasil em tal Convenção é das mais desejáveis, como de resto se manifestam os órgãos diretamente afetos às questões que ali se buscam regulamentar, quais sejam, os Ministérios da Marinha e dos Transportes e a Petrobrás.

Isto posto, somos pela aprovação, com reservas, dos presentes textos da Convenção Internacional de 1973 para Prevenção da Poluição causada por navios, concluída em Londres, a 2 de novembro de 1973, e do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a prevenção da Poluição causada por Navios, concluído a 17 de fevereiro de 1978, em Londres, reservas estas que se referem ao seu art. 10 e seu Protocolo II, por serem suas disposições conflitantes com o art. 15 da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro, aprovado pelo Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942, sendo que, ainda nos termos do Projeto de Decreto Legislativo ora apreciado, os Anexos III, IV e V da Convenção, por serem opcionais — art. 14 —, serão objeto de declaração, na qual se afirmará o seu caráter não mandatório para o Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Passa-se à discussão do projeto, em turno único. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

A votação da matéria proceder-se-á na sessão seguinte, nos termos regimentais.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Item 19:

Discussão em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 32, de 1985 (nº 107/85, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluído em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. (Dependendo de parecer.)

Nos termos regimentais, designo o nobre Senador Nelson Carneiro para proferir o parecer.

O SR. NELSON CARNEIRO (PMDB — RJ. Para emitir parecer.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

I — Em 8 de março de 1985, o Senhor Presidente da República enviou ao Congresso Nacional, com a Mensagem nº 147, para o devido exame, o texto da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, e acompanhada de Exposição de Motivos Interministerial, além de detalhada exposição de todos os entendimentos internacionais que precederam a redação final do acordo.

Na Câmara dos Deputados

II — A relevância da matéria justificou que, antes de opinar sobre a aprovação da referida Mensagem, sobre ela se debruçassem, com elogiável afincio, os ilustres membros da Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados, sob a presidência do Sr. Deputado Francisco Benjamim, sendo designado Relator o Sr. Deputado Pedro Colin. Ninguém mais autorizado do que o ilustre Embaixador Carlos Callero Rodrigues para depor, perante aquele órgão técnico, sobre "as questões extremamente polêmicas" que a Convenção suscita e pretende resolver. Apesar da desvalia de quem ora o afirma, ninguém, nos quadros do Ministério das Relações Exteriores, estaria mais credenciado para justificar a posição da delegação brasileira, que chefiara em encontros anteriores e no da assinatura da Convenção. É que sinto de meu dever deixar consignado, em nome pes-

soal, a admiração pelo esforço, competência e dedicação do eminente diplomata, cuja preocupação como tão magno assunto constatei nas Assembleias da ONU e só por motivo de recente enfermidade, não pude acompanhá-lo na reunião de Genebra, em 1981. Do valioso depoimento do Embaixador Callero Rodrigues é o trecho a seguir reproduzido, porque explícita, embora em síntese, os dois aspectos principais que devem merecer, a meu juízo, a especial atenção desta douta Comissão. Depois de historiar os diversos encontros internacionais, iniciados em 1985 e o paciente trabalho para ir superando as múltiplas dificuldades, afirmou o depoente:

"O Direito do Mar tradicionalmente tinha aspectos econômicos e sobretudo de segurança. A própria definição clássica de Direito Internacional é a distância até a qual abrange o canhão de terra. Por aí se vê como os aspectos militares e de segurança eram importantes. Com a evolução da tecnologia, da exploração marinha, verificou-se que os aspectos econômicos tinham importância cada vez maior. Então, a Convenção foi centrada principalmente na consideração dos assuntos econômicos. A grande novidade da Convenção, neste particular, é o estabelecimento de uma zona econômica exclusiva. Desde praticamente os fins da Segunda Guerra Mundial, os países foram percebendo, cada vez mais, a importância econômica do mar adjacente às suas costas. Do mar e do fundo do mar. Apareceu o conceito de plataforma continental, lançado, inicialmente pelos Estados Unidos, na famosa Proclamação Truman, e foi seguido por vários países. Os Estados costeiros reivindicavam direitos de exploração econômica, do mar frente às suas costas, até uma distância muito maior do que a que era admitida no Direito Internacional Clássico, com o mar territorial que basicamente era de três milhas. E foi esse conceito de defesa dos interesses do Estado costeiro que prevaleceu na Convenção, ao se fixar a zona econômica exclusiva."

Continuando sua clara exposição, afirmou Callero Rodrigues, ao lembrar a posição anterior do nosso País:

"O Brasil, como sabem V. Ex^{as}, não evoluiu muito rapidamente em matéria de Mar Territorial, em matéria de soberania marítima. O Brasil manteve, até 1966, o Mar Territorial de três milhas. Em 1966 passamos para seis milhas, em 1969 passamos para 12 milhas e em 1970, finalmente passamos para 200 milhas. Se a evolução custou a começar, daí em diante foi rápida. Para chegar a 200 milhas, houve várias considerações. Uma delas foi de que o conceito de duzentas milhas, que havia sido criado pelos Países do Pacífico, Chile, Peru e Equador, se estava estendendo na América do Sul. Também a Argentina e o Uruguai adotaram 200 milhas de Mar Territorial. O Brasil era a única exceção. De modo que, em 1970, a idéia de que o nosso Mar Territorial deveria ser também estendido era corrente no Brasil. Havia inclusive projetos no Legislativo sobre o assunto, inclusive um, do Senador Nelson Carneiro. O Executivo, em face disso, e tendo em vista a

existência de projetos, mais de um projeto, resolveu estudar o assunto. Uma comissão foi formada, constituída basicamente pelos Ministérios das Relações Exteriores e da Marinha, e, em pouco tempo, chegou-se à conclusão de que era preciso que o Brasil se pusesse em dia com a evolução dos demais Países sul-americanos, e nós estendêsemos o Mar Territorial para 200 milhas. Isso foi feito pelo Decreto-lei nº 1.098, de março de 1970, e foi, já no mês de maio seguinte, aprovado pelo Legislativo. Temos aí, portanto, estabelecidas as 200 milhas do Mar Territorial brasileiro.

O Ministro Olavo Setúbal deu ontem explicações sobre por que estendemos o Mar Territorial até 200 milhas. O que nos preocupava, sobretudo, eram os aspectos econômicos, era a exploração que potências estrangeiras vinham fazendo da pesca ao longo de nossas costas, em detrimento de nossos pescadores. Havia também considerações de segurança, mas essas eram, na verdade, secundárias, relativamente secundárias, pois, em princípio, nenhuma questão de segurança, a rigor, pode ser secundária. Mas o essencial era a preocupação com a pesca excessiva nas nossas águas e na nossa Plataforma Continental, porque já havia dado motivo a incidentes graves com a França. Ora, a Assembleia Geral das Nações Unidas tinha decretado que os fundos marinhos para além das jurisdições nacionais eram patrimônio comum da humanidade. E tinha estabelecido uma moratória, dizendo que nenhum País podia apropriar-se desses fundos marinhos, que eram patrimônio comum da humanidade. No entanto, o Direito Internacional da época não fixava qual era o limite do mar territorial, de modo que através da extensão, da largura do Mar Territorial, era possível chegar ao mesmo resultado. Paradoxalmente, isso concedia ao Estado costeiro mais direitos que se ele estendesse, por exemplo, uma zona de pesca ou uma zona de exploração mineira, que não estaria de acordo com a resolução das Nações Unidas. Além do mais, não havia sido elaborado até então, no Direito Internacional, o conceito que depois veio a se firmar como zona econômica exclusiva, o qual, quando foi criado, na América Latina, pelo chileno Vargas Carrenho, se chamava conceito de Mar Patrimonial, que era não propriamente o Mar Territorial, mas um mar no qual os países costeiros teriam direitos amplos, até uma distância muito maior que a do tradicional Mar Territorial. A meu ver, o problema central da relação entre o interesse brasileiro e a Convenção é precisamente esse: em que medida aceitar o conceito de uma zona econômica de 200 milhas diminui os direitos que o Brasil tem num Mar Territorial de 200 milhas. Esse, a meu ver, é o ponto básico, e imagino que V. Ex^{as} estão muito interessados nele. Veremos, procurarei mostrar tão objetivamente quanto possível, qual a diferença entre os dois regimes. Mas, claro, nós, que participamos da Conferência durante todos esses anos, sabemos que o que se fez foi negociação, ajustamento, compromissos. A delegação do Brasil, desde o

começo, buscou obter que a Conferência aceitasse o Mar territorial de 200 milhas. Mas essa era uma tarefa que, desde o começo, sabíamos ser praticamente impossível. O número de países territorialistas era muito pequeno, e os nossos problemas foram agravados pela existência mesmo do conceito de zona econômica exclusiva, porque, se a escolha fosse simplesmente entre 12 milhas para certos direitos e 200 milhas para certos direitos, teríamos uma possibilidade talvez de que todos os países aceitassem 200 milhas. Mas não apareceu o contrato intermediário. Entre as 12 e as 200, nas 188 seguintes, apareceu o conceito de dar aos países costeiros direitos muito amplos, sobretudo em matéria econômica. A maioria dos outros países preferia inclinar-se por essa hipótese, sem manter doze milhas unicamente de direito do Estado costeiro, nem estender esses direitos todos até duzentas milhas, mas estabelecer um regime combinado. Até doze milhas, o mar territorial clássico. De doze a duzentas, nas cento e oitenta e oito seguintes, a soma de direitos, principalmente de natureza econômica. Tivemos que admitir, durante a Conferência, uma evolução do nosso objetivo. Como fizemos isso e por quê? Fizemos gradualmente, sempre dizendo que aceitávamos como hipótese de trabalho, mas sem abrir mão da idéia básica de duzentas milhas de mar territorial. Taticamente, o que procurávamos era injetar, no conceito de zona econômica exclusiva, o maior número possível de elementos que caracterizam o mar territorial. No começo, os que propugnavam por zona econômica queriam que ela fosse uma parte do alto-mar, na qual o Estado costeiro tinha alguns direitos. Nós sustentávamos que ela era uma zona de jurisdição nacional, não o mar territorial, mas uma zona de jurisdição nacional. O compromisso que se fez foi que a zona econômica exclusiva é uma zona *sui generis*; não é uma zona de jurisdição, de soberania absoluta do Estado costeiro, como é o mar territorial, mas também não é uma zona de alto-mar. É o sistema especial, em que se define, tão claramente quanto possível, os direitos do Estado costeiro, que são preponderantes, e os direitos dos demais Estados, que são, principalmente, relativos à navegação.

Só para recordar, na Convenção, o mar territorial, que vai até duzentas milhas de base, está sujeito à soberania do Estado costeiro. Mas há uma restrição importante: é que ele deve admitir, como em Direito clássico, a passagem inocente, que deve ser contínua e rápida, não deve ser prejudicial à paz, à boa ordem e à segurança do Estado costeiro, não deve envolver ameaça ou uso da força, exercício com armas, coleta de informações, propaganda, movimento de aeronaves, embarque ou desembarque de armas ou implementos militares, movimento de mercadorias ou pessoas, poluição, pesca, pesquisa e nem interferência em comunicações. Os Estados podem fazer os seus navios passarem pelo mar territorial, mas não podem, nessa passagem, praticar nenhum destes atos. Os navios de guerra podem também

passar — ainda não foi resolvido o problema se eles devem fazer uma notificação ou pedido para passar — mas os submarinos devem sempre viajar à superfície. O Estado costeiro não tem, mesmo no mar territorial, qualquer que seja a sua largura, jurisdição penal ou civil sobre os navios mercantes. O que se passa a bordo de um navio mercante, mesmo no mar territorial, está sujeito ao Estado do pavilhão. Os navios de guerra têm imunidade, não podem ser abordados no mar territorial, mas podem ser convidados a retirar-se dele.

Quanto à zona econômica exclusiva, como aparece na Convenção, ela se estende até duzentas milhas da linha de base que serve ao mar territorial. Portanto, ela se estende praticamente de doze até duzentas milhas. O Estado costeiro tem, nessa zona, não soberania, mas direitos de soberania para a exploração, aproveitamento, conservação e administração dos recursos naturais, vivos ou minerais, das águas, do solo e do subsolo, para outras atividades econômicas, tais como produção de energia usando ventos, correntes e marés. O Estado costeiro tem jurisdição exclusiva para o estabelecimento e uso de ilhas artificiais, instalações e estruturas. Na zona econômica exclusiva, só o Estado costeiro pode colocar instalações desse tipo. O Estado costeiro tem o direito total de controle sobre a pesquisa científica e tem o direito total de controle para proteção do meio marinho.

A questão da pesquisa científica é extremamente interessante porque é provavelmente, o segundo assunto em importância para o Estado costeiro, na exploração das águas adjacentes às suas costas. O primeiro, evidentemente, é o aproveitamento econômico, mas a pesquisa científica está muitas vezes ligada ao aproveitamento econômico.

Sucedeu-o, na tribuna da Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados, o ilustrado Professor Vicente Marotta Rangel, da Universidade de São Paulo, e Assessor Internacional na elaboração da referida Convenção.

Assinalou S. Ex^a que o almejado, numa Convenção Internacional —

— "vale dizer, numa Organização que agremia mais de uma centena e meia de países se não o resultado que, de certo modo, visando alcançar uma certa conciliação entre as diversas perspectivas situacionais dos países envolvidos, pudesse significar, em relação a um bem comum ou uma ordenação jurídica da sociedade internacional, um resultado positivo. Nessa perspectiva, nenhuma país do mundo se sente satisfeito com a Convenção sobre o Direito do Mar e não poderia estar satisfeito. Lembro-me das declarações que, numa sessão final da Conferência, fez o Delegado da Polónia, dizendo: "o meu país vai assinar a Convenção, porém o fará com extrema tristeza". "Realmente, todos os países que compuseram a Conferência não podem dizer, no momento atual, que se encontram plenamente satisfeitos com a Convenção. Não é possível, porque cada país tem sua inserção geográfica específica: uns são costeiros, outros são mediterrâneos; uns têm

plataforma continental extensa, outros nem sequer têm plataforma continental ou a têm rarefeitas. Alguns países, têm, diante do seu pequeno território marítimo, uma zona muito pobre para pescar. Outros, ao contrário, têm largos oceanos, o que poderão efetivamente explorar com resultados extremamente fecundos e promissores. Variando a situação, temos também o nível do desenvolvimento dos países de tecnologia avançada, países em subdesenvolvimento. E, ainda, em razão da inversão geográfica do país, se está localizado no Mediterrâneo ou se está localizado em face de oceanos vastos, como o Pacífico e o Atlântico. Países que já são providos de tecnologia que os permitam explorar os recursos, não apenas da plataforma continental, mas do relevo submarino colocado nas regiões pelágicas e abissais, que compõem atualmente o chamado patrimônio comum da Humanidade.

Em razão dessa circunstância, a conclusão preliminar que se impõe é que a Convenção sobre o Direito do Mar não satisfaz plenamente a nenhum país do mundo. E não vai satisfazer completamente as aspirações plenas e máximas do Brasil. Mas o que quero dizer é que o resultado logrado compensa, a meu ver, eventuais desvantagens que possam defluir do texto da Convenção. Se cotarmos as desvantagens com as vantagens — e é este o testemunho que quero dar, como homem da sociedade civil, como Professor Universitário — as vantagens prevalecem. A desvantagem básica da Convenção foi bem focalizada pelo Embaixador Carlos Callero Rodriguez."

Ao ser interpelado pelo Deputado Jacques D'Ornellas sobre o direito à exploração de minerais na zona econômica, o Embaixador Callero Rodriguez assim informou àquele Comissão:

— "Quanto a minerais, não há nenhuma possibilidade de exploração nesta zona, sobretudo na plataforma continental, que, no caso, se confunde com o fundo das duzentas milhas de zona econômica. Não há nenhuma possibilidade de exploração por terceiros países, a não ser que o país costeiro queira dar essa autorização. Só no caso da pesca, havendo excedente, e baseado no princípio de que não vale a pena "deixar o peixe morrer de velho", só neste caso o País tem que permitir a pesca. Mesmo aí, poderá haver pesca predatória. Concordo com V. Ex^a em que os recursos técnicos de alguns países, as frotas pesqueiras são verdadeiramente predatórias. Elas liquidaram, por exemplo, nas costas do Marrocos, com todo o camarão e lagosta. Poderiam fazer isso no nosso território, mas o Brasil tem a possibilidade de determinar quais são os volumes de pesca permitidos. Nenhuma pesca é permitida além do volume que o Brasil determinar. De modo que, quanto aos recursos naturais, não há problema. Quanto à pesca deve haver esse ajuste, que poderá contribuir, ele próprio, para o desenvolvimento da nossa capacidade de pesca, em alguns casos talvez."

Sobre o problema da pesca, que interessa aos países de costas extensas como o Brasil, coube

ao Professor Vicente Marotta Rangel, em resposta a uma indagação do ex-parlamentar fluminense, destacar o art. 65 da Convenção, que, por sua constante atualidade, vale reproduzir:

"Art. 65

Maníferos marinhos

Nenhuma das disposições da presente Parte restringe quer o direito de um Estado costeiro quer eventualmente a competência de uma organização internacional, conforme o caso, para proibir, limitar ou regulamentar o aproveitamento dos maníferos marinhos de maneira mais estrita que a prevista na presente Parte. Os Estados devem cooperar com vista a assegurar a conservação dos maníferos marinhos e, no caso dos catáceos, devem trabalhar em particular, por intermédio de organizações internacionais apropriadas, para a sua conservação, gestão e estudo."

Por fim, o Professor Vicente Marotta Rangel pediu atenção para um dos pontos importantes da negociação. "É o fato de a Convenção não comportar reservas."

Atendendo ao requerimento do Sr. Deputado Flávio Bierrenbach, a Comissão de Relações Exteriores aprovou a convocação de "um representante do Ministério da Marinha" para prestar esclarecimentos, já que um representante daquele Ministério participara dos entendimentos, "como consta do documento reservado, que chegou ao conhecimento da Casa", e declarou, ao assentir, o relator, Deputado Pedro Collin.

Integra este relatório a exposição feita pelo Sr. Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Henrique Saboia, na reunião da Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados, aos 7 de agosto de 1985, e de que me permito destacar alguns tópicos, por enfocarem pontos nodais do debate que o exame da Convenção sobre os Direitos do Mar poderia suscitar:

"Convém ressaltar que a delimitação de 200 milhas do mar territorial constituiu-se num ato unilateral do governo brasileiro que não tem o respaldo da comunidade internacional, principalmente porque contraria os interesses das grandes potências. Este fato, agrava sobremaneira a complexidade da situação, pois além de não termos meios suficientes para fiscalizar com eficácia todo o nosso mar territorial, ainda há a possibilidade de surgirem problemas diplomáticos ou mesmo situações de pré-conflito com outras nações.

A verdade é que, desde 1970, vários barcos, em atividades de pesca, vêm invadindo o mar territorial brasileiro. Embora talvez muitos o tenham feito impunemente, alguns deles foram apressados. Felizmente, até hoje, os Governos dos países a que pertenciam as embarcações apressadas não nos impuseram ações de represália, não obstante alguns deles disporem de Poder Naval bastante superior ao nosso. Todavia, alguns protestos diplomáticos chegaram a ser apresentados por essas nações ao nosso Governo, com a alegação de não ser o mar territorial brasileiro de 200 milhas reconhecido mundialmente.

Tendo em vista todos estes aspectos, o Brasil resolveu participar ativamente das negociações da III Conferência do Direito do Mar, e a Marinha teve representantes seus integrando as delegações brasileiras que atuaram em todas as sessões que foram celebradas ao longo de, aproximadamente, dez anos. Como resultado da referida Conferência, foi assinada, pela maioria esmagadora dos países participantes, a 10 de dezembro de 1982, na Jamaica, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Em dezembro de 1984, época em que expirou o período em que a referida Convenção estava aberta a assinatura, esta já contava com 159 signatários, número este igual ao obtido pela Carta das Nações Unidas e não superado, até hoje por qualquer outro ato internacional."

Abordando as providências que decorrem da aprovação da referida Convenção, o ilustre titular da Pasta de Marinha aduz mais adiante:

"A nova Convenção sobre o Direito do Mar se por um lado atendeu aos principais interesses nacionais, por outro lado acrescentou algumas obrigações e responsabilidades bastante significativas.

A primeira delas refere-se aos recursos vivos da Zona Econômica Exclusiva. O Estado costeiro fixará as capturas permissíveis dos recursos vivos na sua Zona Econômica Exclusiva. O Estado costeiro assegurará, por meio de medidas apropriadas de conservação e gestão, que a preservação dos recursos vivos da sua ZEE não seja ameaçada por um excesso de captura. Além disso, o Estado costeiro deve determinar a sua capacidade de capturar os recursos vivos da ZEE. Quando não tiver capacidade para efetuar a totalidade de captura permissível deve dar a outros Estados acesso ao excedente dessa captura, mediante acordos ou ajustes.

Estabelecer todos esses parâmetros é responsabilidade grande que caberá aos órgãos responsáveis pela pesca no Brasil.

A segunda grande responsabilidade do Estado costeiro refere-se à delimitação da sua Plataforma Continental.

A Plataforma Continental compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do mar territorial do Estado Costeiro, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas das linhas de base, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

Para determinar a largura da Plataforma Continental o Estado costeiro deve estabelecer o bordo exterior da margem continental, quando essa margem se estender além das 200 milhas das linhas de base.

A Convenção estabelece os critérios técnicos para determinar o bordo exterior da margem continental. A Convenção também estabelece que a Plataforma Continental não pode exceder de 350 milhas da linha de base ou 100 milhas da isóbata de 2.500 metros.

Esta área adicional, da ordem de 150 milhas, onde o País exercerá direitos de sobre-

rania sobre os recursos não vivos e as espécies sedentárias, tem que ser comprovada em função de critérios geológicos. A comprovação desse direito demandará trabalhos oceanográficos de grande envergadura para sua caracterização. Esta comprovação terá que ser feita e apresentada dentro dos 10 anos seguintes à entrada em vigor da convenção para o referido Estado."

Ao acentuar que a complexidade do assunto reclamava um programa de governo e não uma tarefa específica da Marinha, o Ministro Henrique Sabóia informa:

"Tudo indica que haverá necessidade de realizar trabalhos de levantamentos sísmicos em, pelo menos, três grandes áreas, a saber: o cone do Amazonas, parte do Banco dos Abrolhos e a costa sul. No restante do litoral, aparentemente, a linha de 200 milhas a partir da linha base, será a maior largura da Plataforma Continental

Os levantamentos sísmicos necessários poderiam ser realizados de três modos distintos:

— por contratação de serviços de empresas estrangeiras, por não existir a capacitação técnica nas empresas públicas ou privadas nacionais, com a presença de fiscais brasileiros;

— por *leasing* de navios especializados em trabalhos sísmicos, com a operação dos mesmos por brasileiros;

— com navios de sísmica adquiridos especialmente para esse Programa, operados pela Marinha, ficando a operação dos equipamentos técnico-científicos a cargo de brasileiros.

Realizados os trabalhos técnicos haveria necessidade de imprimir as cartas que seriam os documentos finais para comprovação da Plataforma Continental.

Como se vê, a delinação da Plataforma Continental é um programa de grande magnitude, que irá envolver substanciais recursos, tanto de material como de pessoal e que usará tecnologia altamente sofisticada, atualmente só utilizada na indústria petrolífera.

Atualmente, a Marinha vem patrocinando reuniões para conhecimento das várias facetas do problema. A idéia básica que vem sendo estudada é entregar a condução do Programa à Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, que criaria uma Subcomissão especial com a participação de diversos Ministérios, entre os quais se incluiriam o MRE, ME, MM e outros.

É oportuno lembrar que a Delimitação da Plataforma Continental do Brasil é projeto selecionado e aprovado do I Plano Setorial para os Recursos do Mar.

Um ponto fundamental sobre a questão da Delimitação da Plataforma Continental é o que se refere aos recursos financeiros e humanos necessários à sua execução. É fora de questão a necessidade de alocação de recursos adequados extra-orçamento do Ministério da Marinha. É inaceitável desviarem-se os poucos recursos de que a Marinha dispõe para a sua atividade fim, a outras atividades que, embora de grande importância e signifi-

cado, não se enquadram na destinação precípua da Marinha de Guerra."

Sobre outros pontos de marcado relevo na Convenção em estudos, o dos recursos minerais e outros recursos não-vivos do leito do mar e subsolo bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, assim esclareceu o depoente:

"A execução dessas medidas, acrescida da garantia dos direitos de soberania sobre o mar territorial de 12 milhas e dos direitos de fiscalização na Zona Contígua também de 12 milhas, são de responsabilidade de nossa Marinha de Guerra.

Se levamos em conta que o Brasil tem uma costa de aproximadamente 4.000 milhas e que a Plataforma Continental pode, em algumas regiões, estender-se até cerca de 350 milhas, verifica-se que a Marinha tem que zelar por uma área de mais de 800.000 milhas quadradas ou mais de 3.000.000 km². Isto representa uma área de cerca de 40% da área do território nacional."

O Ministro Henrique Sabóia, levando em consideração as deficiências da Marinha de Guerra, antevê, aprovada a Convenção, dois tipos básicos de ameaças:

"Sem emprego de violência tentativas de exploração dos recursos vivos ou não vivos das águas e do leito e subsolo da plataforma continental;

descumprimento das leis e regulamentos relativos ao Mar Territorial, Zona Contígua e Zona Econômica.

Com possibilidade de emprego de violência

contrabando, tráfico de drogas, contrabando de armas, terrorismo, sabotagem, etc."

Por fim, depois de referir o meio de exercer a vigilância num país de tão larga extensão costeira, concluiu o Ministro:

"Encerrando esta exposição, posso lhes transmitir o entendimento de que a nova Convenção sobre o Direito do mar atende de forma bastante razoável às razões que levam o Brasil a adotar o Mar Territorial de 200 milhas.

Não há dúvida de que os direitos assegurados pelo novo conceito de Zona Econômica Exclusiva não têm abrangência do conceito de soberania total contido no conceito de Mar Territorial. Todavia, em troca, ganharemos a vantagem de assegurar o essencial com o respaldo, a cobertura e o apoio da comunidade internacional. A atitude unilateral anterior do Brasil, justifica-se numa época em que não se encontrava qualquer tipo de entendimento ou acordo sobre a largura do Mar Territorial. Agora, após a aprovação da nova Convenção aquela posição anterior será de difícil sustentação, perante a comunidade internacional.

Assim, entendendo ser vantajoso para o Brasil ratificar a nova Convenção, o que dependerá da aprovação pelo Congresso Nacional.

As novas obrigações e responsabilidades de correntes da Convenção podem ser atendidas pelo Brasil, desde que haja decisão e vontade de enfrentá-las."

Aprovado o Texto da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar pela Comissão

de Relações Exteriores, no mesmo sentido se manifestaram, unanimemente, as doudas Comissões de Constituição e Justiça (relator, Sr. Deputado Matheus Schmidt) e de Transportes (relator, Sr. Deputado Raul Bernardo.) E, em 8 de novembro de 1985 é aprovada a redação final do Projeto de Decreto Legislativo nº 107-b daquele ano (relator, Sr. Deputado Celso Peçanha), já aprovado pelo Plenário, em sessão de cinco, do mesmo mês e ano.

Nesta Casa, o Projeto foi distribuído às Comissões de Relações Exteriores, Constituição e Justiça, Ciência e Tecnologia e Segurança Nacional.

A Convenção de 1982

III — Após tantos e tão agitados anos de debates e controvérsias, o Texto da Convenção, além do Preâmbulo, em que os Estados partes se declaram convencidos dos resultados benéficos para "o fortalecimento da paz, da segurança, da cooperação e das relações de amizade entre todas as nações", divide em 12 partes, com 320 artigos, além de 9 anexos todos divididos em várias subseções. Ajunta-se ainda a Ata final da Terceira Conferência e várias Resoluções.

A campanha eleitoral de 1986 e os trabalhos da Assembléia Nacional Constituinte justificam, inclusive por sua singular importância e notória complexidade, que somente agora me tenha sido possível atender à honrosa determinação da presidência desta Comissão, oferecendo à consideração dos ilustres pares este despretenso parecer.

Antecedentes

IV — O Decreto Legislativo nº 45, de 15 de outubro de 1968, autorizou o Sr. Presidente da República a dar a adesão do Governo brasileiro às quatro Convenções sobre o Direito do Mar, concluída em Genebra, a 29 de abril de 1958. Durante o recesso imposto ao Poder Legislativo, baixou o Executivo, em 8 de abril de 1969, o Decreto-Lei nº 523, que "acrescenta parágrafo ao art. 27 da Lei nº 2.004, de 3 de outubro de 1953, com a redação que lhe foi dada pela Lei nº 3.257, de 2 de setembro de 1957, e dá outras providências; o Decreto-Lei nº 553, de 25 de abril de 1969, que fixou em 12 milhas marítimas de largura o mar territorial; e o Decreto nº 66.682, de 10 de junho de 1969, que "cria a Comissão Internacional de Estudos dos Assuntos relacionados à Política Brasileira para Recursos do Mar." Já na vigência do Decreto-Lei nº 1.098, que alterou para uma faixa de duzentas milhas o Mar Territorial (25 de março de 1970), e acolhido com aplausos nesta Casa pela minoria (que eu liderava) e pela maioria (através da intervenção do saudoso Senador Vasconcelos Torres), o Poder Executivo expediu o Decreto nº 68.459, de 1º de abril de 1971, que regulamenta a pesca, "tendo em vista o aproveitamento racional e a conservação dos recursos vivos do mar territorial brasileiro".

As 4 Convenções de Genebra

V — Na seção de 1º de fevereiro de 1968, ocupamos a tribuna da Câmara dos Deputados para criticar o Poder Executivo por ter, somente então, convocado o Congresso Nacional para examinar as quatro Convenções de Genebra (Convenção sobre Mar Territorial e Zona Contígua; Convenção sobre Alto-Mar; Convenção sobre Pesca e Convenção dos Recursos Vivos do Alto-Mar; e Convenção sobre Plataforma Continental. À data, o Mar

Territorial do Brasil era fixado em seis milhas, acrescidos de uma Zona Contígua de outras seis (Decreto-Lei nº 44, de 18 de novembro de 1966) e, na costa sul-americana do Pacífico festejavam 14 anos da Declaração de Santiago, de 18 de agosto de 1952, os países que haviam proclamado sua jurisdição e soberania sobre a extensão de 200 milhas de suas costas, "buscando no mar — na frase de Alberto Illoa — compensação para a desoladora extensão árida de seu litoral." As sucessivas assembléias do Parlamento Latino-americano apoiavam a posição do Chile, Peru e Equador, seguidas pela Argentina e Uruguai, e o Brasil reconhecia, "ao menos de modo implícito, o direito da Argentina adotar o limite de duzentas milhas para suas águas territoriais, ao celebrar acordo sobre a pesca por barcos brasileiros no sul do continente".

Depois de nove anos, chegavam afinal ao exame do Congresso Nacional as 4 Convenções de Genebra. A Comissão de Relações Exteriores, acolhendo parecer do ilustre Sr. Deputado Flávio Marçílio, se manifestara pela aprovação das Convenções, mas assim redigia o art. 2º do Projeto de Decreto Legislativo: "A adesão à Convenção sobre o Mar Territorial e Zona Contígua só poderá ser formulada após decretação de lei que estenda o limite do mar territorial do Brasil para doze milhas, suprimida a zona contígua". Relator da matéria na Comissão de Constituição e Justiça, coube-nos oferecer longo parecer, ali aprovado em 8 de agosto de 1968, inclusive com duas emendas. A primeira excluía a Convenção sobre Mar Territorial e Zona Contígua, e a segunda condicionava sua aprovação a uma possível "decretação de lei", que resultaria, ou não, de futura deliberação do Congresso Nacional". (Cfr. **Palavras, leva-as o vento...**, vol. IV, págs. 53/106). O Decreto Legislativo nº 45, de 15 de outubro de 1968, acolheu o parecer Flávio Marçílio. Ruía o limite adotado pelo Decreto-Lei nº 44, de 15 de novembro de 1966, que delimitara o Mar Territorial a "uma faixa de seis milhas marítimas de largura medidas a partir da linha do baixo mar; adotada como referência nas cartas náuticas brasileiras" (art. 1º) e a Zona Contígua a "seis milhas marítimas de largura medidas a partir do limite externo das águas territoriais" sujeita à jurisdição nacional, não só "no que concerne à prevenção e à repressão das infrações da Lei brasileira em matéria de polícia aduaneira, fiscal, sanitária ou de imigração" (art. 2º), mas igualmente "em matéria de pesca e de recursos vivos do mar, que lhe cabem em seu Mar Territorial" (art. 3º). E passava definitivamente para o rol das deliberações ultrapassadas o conceito, até então vigente, das três milhas náuticas.

O Mar Territorial de 200 milhas tinha já então contra si a oposição das grandes potências e não conseguira a adesão senão de alguns países subdesenvolvidos.

Nenhuma questão de Direito Internacional, aliás, terá sido mais controvertida do que a largura do Mar Territorial. Nem outro assunto contará, por certo, com bibliografia tão rica e numerosa (Cfr. **guia Bibliográfico sobre el Derecho del Mar**, preparado pela Secretaria das Nações Unidas para a 1ª Conferência sobre o Direito do Mar.)

Na Idade Média, todas as regiões da Europa, mediterrâneas como as do Mar do Norte, buscavam proteger as águas ribeirinhas, ainda que não

se houvesse formulado, nos termos em que mais tarde se colocou o problema, o conceito de mar territorial. Foram os juristas italianos dos séculos XIV e XV os primeiros a tentar fixar a área do mar sobre a qual o Estado ribeirinho deveria exercer sua jurisdição.

Os estudiosos destacam, como o mais influente daqueles juristas, Bartele de Saxeferrato (1319-1357), que pretendia fosse dita zona até a uma distância de cem milhas, que tanto correspondiam, então, dois dias de viagem. Na Europa septentrional, atendendo à diversidade de condições meteorológicas, a medida aceita, a do alcance da vista, subia a 21 milhas na França e na Inglaterra, para descer a 14 na Escócia e a 15 na Holanda.

Cornelius Van Bynkerhoek tentou, no século XVIII, dirimir as divergências, propugnando (**De Dominio Maris**, 1703, e **Questiones Juris Publici**, 1737) o alcance do tiro de canhão, como o limite do Mar Territorial. Sua conhecida fórmula **Imperium terrae finitimi amorum potestas** justificaria que, em 1782, Galiani sugerisse a discutida "regra das três milhas", que a tanto chegava, ao tempo, uma bala de canhão.

Antes que o século se encerrasse, dirigindo-se aos Ministros da Grã-Bretanha e da França, os Estados Unidos, através de nota do Secretário de Estado Jefferson, aceitavam como limite mínimo as três milhas geográficas, embora advertissem que se reservavam para fixar a extensão definitiva dessa zona em posteriores deliberações (Gidel, **Le Droit International Public de la Mer**, tomo III, págs. 46/47; **Moore Digest**, I, págs. 702/3). O Século XIX iniciou-se com a Grã-Bretanha e Estados Unidos assinando, em 1818, um acordo sobre pesca, adotando o limite de três milhas, e desencadeando uma série de tratados bilaterais, que acabariam por tornar essa distância aceita de fato pelo reduzido número de Estados independentes suficientemente evoluídos que então existiam, enquanto a ela se opunham a Rússia, os estados escandinavos, os do Mediterrâneo e de várias Repúblicas latino-americanas. (**Dictamen sobre la anchura del mar territorial**, OEA, **Documentos Oficiais**, 1965, pág. 6). Gidel cita, entre os divergentes, a Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai, fixando em 5 milhas, o mar territorial, (op. cit. págs. 69/76). Garcia Robles aditaria 13 tratados bilaterais entre Estados Unidos e México, cinco Repúblicas latino-americanas, cinco países europeus e um asiático" (**La Conferencia de Genebra y la Anchura del Mar Territorial**, 1959, págs. 411/437). É mais um século terminaria, sem que se houvesse limitado a largura do Mar Territorial, frustrada a tentativa da Holanda de reunir uma conferência para fixar o mar territorial em seis milhas. A isso se opôs a Grã-Bretanha, então rainha dos mares. Apenas uma conclusão, anotada por John Westlake e Gidel. Nenhum estado admitira uma extensão menor de três milhas.

Do importante **Dictamen do Comité Jurídico Americano, editado pela OEA**, e a que vimos recorrendo no longo desta exposição, vale destacar que, na Conferência para a Codificação do Direito Internacional, realizada em Haia em 1930, a Grã-Bretanha e seus domínios, os Estados Unidos, o Japão, a Grécia, a Holanda e a China foram os únicos que pugnavam pelo mar territorial de três milhas. O Brasil, numa consulta colhida, a título provisório, na 2ª Comissão, opinou pelas

6 milhas. Certo é que não se chegou a qualquer conclusão. O que levou o presidente da delegação italiana, Professor Giannini, a assim resumir os resultados do encontro: — "O que se depreende de todas as nossas discussões é que devemos comprovar que não há nenhum princípio de Direito Internacional na matéria; há simplesmente uma zona sobre a qual o Estado tem os mesmos direitos sobre seu território. Qual é a largura desta zona? Varia segundo o tempo, e segundo, o lugar... Não há senão um princípio internacional existente na matéria: o direito que tem o Estado de possuir águas territoriais".

Após referir a observação de Gidel, no sentido de que "um fator primordial de divergência é a desigualdade do poderio marítimo", pois "quanto maior é o poderio marítimo de um Estado, mais tenderá este a limitar a largura do Mar Territorial", eis que "uma grande potência marítima não tem necessidade de pedir ao Direito Internacional os meios de exercer faculdades especiais sobre uma ampla zona do mar adjacente e suas costas", tantos "seus próprios meios de ação bastam para assegurar-lhe esse exercício", o Comitê Jurídico Americano, no documento já referido, declara que "o exato juízo de Gidel condensa admiravelmente as verdadeiras razões da atitude assumida pelas grandes potências marítimas na Conferência de Haia, razões que são aos demais as mesmas que determinaram a posição análoga que 28 anos mais tarde deviam assumir na Primeira Conferência de Genebra".

A Posição do Brasil

VI — Coube ao Embaixador Antonio Camilo de Oliveira integrar a delegação brasileira, não só à Conferência de 1958, mas a de 1960. E dele é o seguinte depoimento: — "A posição do Brasil acerca da extensão do mar territorial foi definida em Genebra pelo Embaixador Gilberto Amado, eminente Chefe da nossa Delegação à Conferência sobre o Direito do Mar. No discurso que pronunciou na Sessão Plenária da segunda reunião da Conferência, em março-abril de 1960, começou ele por fixar o sentido do art. 3º do anteprojeto elaborado pela Comissão de Direito Internacional sobre o particular. A única regra existente em matéria de extensão do mar territorial, disse ele, é que não há regra uniforme. Tal, acrescentou, era a opinião da Comissão de Direito Internacional, de que era membro. Se bem a Comissão houvesse manifestado que o Direito Internacional "não reconhece qualquer extensão do Mar Territorial além de 12 milhas", ela própria nunca disse que tal extensão poderia ir de 3 a 12 milhas. Naturalmente, qualquer estado poderá escolher o limite que lhe aprovar. Mas não porque a Comissão haja formulado regra sobre o assunto. Ele, Delegado do Brasil, tinha autoridade para falar porque a fórmula do anteprojeto do artigo da Comissão era sabidamente de sua autoria". E, na informação, de Antonio Camilo de Oliveira, o Embaixador Gilberto Freire continuou: — "Nada impede que um Estado fixe em 12 milhas o limite do seu Mar Territorial. Entretanto, excluídas as razões de ordem histórica, será acaso necessário fazê-lo? Será necessário, nos dias de hoje, que, para se atribuir maior margem de defesa, um Estado costeiro aumente a medida da faixa marítima de suas águas jurisdicionais? Esse aumento não lhe acarretará, ao contrário, inconvenientes de ordem es-

tratégica, financeira e política, em virtude da multiplicação de encargos que traz implícitos? E, mais adiante, juntou que "seria muito embaraçoso para o (nosso) país", com a sua extensa linha de costas, se o levassem a adotar o limite de 12 milhas para suas águas territoriais. "Seria demasiada água para o Brasil que se veria assim na contingência de estender sua soberania sobre tão grande extensão de mar". Ao tempo, o Regulamento de nossas Capitânias de Portos (Decreto nº 5.796, de 1940) se referia ao limite de 3 milhas. E outras não haviam sido as instruções do Itamarati aos delegados de 1930: — O Brasil admitiu uma zona de seis milhas, para todos os feitos".

Se assim ocorria no cenário internacional, outros eram os debates no âmbito continental, onde diversos entendimentos se sucederam. Vale destacar, entretanto, por sua inspiração marcadamente ocasional, a reunião das Repúblicas americanas no Panamá em 1939, antes da segunda grande guerra chegar ao continente, e que fixou em 300 milhas a zona de segurança, e que o Brasil preferiu chamar de "Mar Territorial da América, ou de "Mar Continental".

Essa exposição, monótona, mas necessária, visa a carrear elementos históricos às dificuldades da delegação brasileira que, após demoradas negociações, subscreveu a Convenção que ora se aprecia, no que tange ao Mar Territorial e sua Zona Contígua, quando não havia como obter consenso internacional para as 200 milhas.

A Convenção e o Mar Territorial

VII — O art. 2º determina "o regime jurídico do Mar Territorial, seu espaço aéreo sobrejacente, leito e subsolo": —

1 — "A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipélagas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de Mar Territorial.

2 — Esta soberania estende-se ao espaço sobrejacente ao Mar Territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar.

3 — A soberania sobre o Mar Territorial é exercida de conformidade com a presente Convenção e as demais normas de direito internacional."

Já o art. 3º fixa a largura do Mar Territorial:

— "Todo Estado tem o direito de fixar a largura de seu Mar Territorial até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base determinadas de conformidade com a presente Convenção."

— O limite exterior do Mar Territorial está assim definida pelo art. 4º:

— "O limite exterior do Mar Territorial é definido por uma linha em que cada um dos pontos está próximo da linha de base igual à largura do Mar Territorial".

Como bem expôs à Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados o Sr. Ministro da Marinha, "Convenção estabelece os critérios técnicos para determinar o bordo exterior da margem continental. A convenção também estabe-

lece que a plataforma continental não pode exceder de 350 milhas da linha de base ou 100 milhas da isóbata de 2.500."

Ao Mar Territorial de 12 milhas da Convenção adita a zona contínua, em seu art. 33.

— "Numa zona contígua ao seu Mar Territorial, denominada zona contígua, o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a: —

a) evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou seu Mar Territorial;

b) reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu Mar Territorial.

2 — A zona contígua pode estender-se além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas da base que servem para medir a largura do Mar Territorial."

Antes de focalizar outras disposições da Convenção submetida à apreciação desta douta Comissão, e do conhecimento de seus ilustres membros, seria oportuno destacar o art. 9º, assim redigido: — "Se um rio deságua diretamente no mar, a linha de base é uma reta traçada através da foz do rio entre os pontos limites da linha de baixa-mar das suas margens."

O trânsito pelas águas do Mar Territorial exigem várias disposições da Convenção, sejam as normas específicas ao direito de passagem inocente (art. 17), sejam as aplicáveis a navios de Estado utilizados para fins comerciais (art. 27), ou ainda as que disciplinam o curso de navios de guerra e outros navios de Estado utilizados para fins comerciais (art. 29). Já os arts. 46 e seguintes definem, delimitam e regulam os Estados arquipélagos, os direitos e deveres dos navios e aeronaves durante a passagem.

A Zona Econômica Exclusiva

VIII — Da máxima importância para a economia nacional é, sem dúvida, tudo que diz respeito à zona econômica exclusiva, "uma zona situada além do Mar Territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente Parte (a v), segundo o qual "os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção".

Esses direitos, jurisdição e deveres do Estado costeiro estão assim relacionados no art. 56, **in verbis**: —

1 — Na Zona Econômica Exclusiva, o Estado costeiro tem:

a) direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que refere a outras atividades com vistas à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos;

b) jurisdição de conformidade com as disposições pertinentes da presente Convenção; no que se refere a:

i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas;

ii) investigação científica marinha;

III) proteção e preservação do meio marinho;

c) outros direitos e deveres previstos na presente Convenção.

2. No exercício dos seus direitos e no cumprimento dos seus deveres na zona econômica exclusiva nos termos da presente Convenção, O Estado costeiro terá em devida conta os direitos e deveres dos outros Estados e agir de forma compatível com as disposições da presente Convenção.

3. Os direitos enunciados no presente artigo referentes ao leito do mar ao seu subsolo devem ser exercidos de conformidade com a Parte VI da presente Convenção.

Já o art. 58 dispõe sobre os direitos e deveres de outros Estados na zona econômica exclusiva:

"1. Na zona econômica exclusiva, todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral, gozam, nos termos das disposições da presente Convenção, das liberdades de navegação e de colocação de cabos e dutos submarinos, a que se refere o artigo 87, bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos, relacionados com as referidas liberdades, tais como: os ligados à operação de navios, aeronaves, cabos e dutos submarinos e compatíveis com as demais disposições da presente Convenção.

2. Os artigos 88 a 115 e demais normas pertinentes de Direito Internacional aplicam-se à zona econômica exclusiva na medida em que não sejam incompatíveis com a presente Parte.

3. No exercício dos seus direitos e no cumprimento de seus deveres na zona econômica exclusiva, nos termos da presente Convenção, os Estados terão em devida conta os direitos e deveres do Estado costeiro e cumprirão as leis e regulamentos por ele adotados de conformidade com as disposições da presente Convenção e demais normas de Direito Internacional, na medida em que não sejam incompatíveis com a presente Parte".

Os arts. 59 (base para a solução de conflitos relativos à atribuição de direitos e jurisdição na zona econômica exclusiva), 60 (ilhas artificiais, instalações e estruturas na referida zona), 61 (conservação de recursos vivos), 62 (utilização dos recursos vivos), 63 (populações existentes dentro das zonas econômicas exclusivas de dois ou mais Estados costeiros ou dentro da zona econômica exclusiva e numa zona exterior e adjacente à mesma), 64 (espécies altamente migratórias), 65 (mamíferos marinhos), 66 (população de peixes anádromos), 67 (espécies catadromas), 68 (espécies sedentárias) merecem especial atenção, para evitar que se repitam os conflitos causados com o "affaire" Onassis no Peru e com a pesca da lagosta no Brasil.

A Plataforma Continental

IX — Preocupa-se a Convenção, em seus arts. 76 a 85, com definir a plataforma continental, regular os direitos que sobre ela possui o Estado costeiro, o regime jurídico das águas e do espaço aéreo sobrejacente e direitos e liberdades de outros Estados, a colocação de cabos e dutos submarinos, as ilhas artificiais, as perfurações, pagamentos e contribuições quanto ao aproveitamen-

to de recursos não-vivos além das 200 milhas, delimitação da plataforma continental entre Estados adjacentes ou situados frente a frente, cartas e listas de coordenadas geográficas e escavação de túneis. A plataforma continental compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas do Estado costeiro, e que se estendem além de seu Mar Territorial, "em toda extensão de seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar continental, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância" (art. 76) e sobre dita plataforma "o Estado costeiro exerce direitos de soberania para efeitos de exploração e aproveitamento de seus recursos naturais" (Art. 77,1).

Celso de Albuquerque Melo recorda que "a noção de plataforma continental penetrou no campo do Direito Internacional Público devido a fatores exclusivamente econômicos. É o Direito Internacional Público do Mar aquele que mais diretamente tem sentido a influência do dado econômico". E, linhas adiante: — "É que se tem considerado o mar como a grande reserva de alimentação e recursos minerais para a humanidade. Lembram alguns internacionalistas que quatro quintos da população mundial recebem alimentação insuficiente em vitaminas, proteínas, etc., e que o peixe, quanto às proteínas, substitui a carne. Outros assinalam que os botânicos consideram os mares como meio mais propício para a reprodução do que a terra e afirmam que as mais minúsculas plantas marinhas em cinco milímetros cúbicos de água se reproduzem em quarenta mil exemplares. Se as águas marinhas são tão propícias à vida e repletas de riquezas minerais, são as águas da plataforma, o seu solo e subsolo, as mais ricas" (**Plataforma Continental**, pags. 19/20).

Alto Mar

X — Os arts. 86 a 115 disciplinam a navegação em alto mar. Já a 2ª Seção visa a regular a conservação e gestão dos recursos vivos do alto mar. De relevo indiscutível, por isso que dizem respeito aos recursos minerais, sólidos, líquidos ou gasosos — situados além da plataforma continental, e que são "patrimônio comum da humanidade", como reza o art. 136. O parecer do eminente Deputado Flávio Marçílio, antes referido, incorpora a conclamação do Delegado de Malta, Sr. Pardo, na sessão da Assembleia Geral da ONU, de 1967, ao afirmar o interesse "sobre o exame da questão da reserva exclusiva para fins pacíficos dos fundos marinhos e oceânicos e do seu subsolo em alto mar, fora dos limites da jurisdição nacional atual, e dos empregos de seus recursos em benefício da humanidade". Falando ao Jornal do Brasil, o Senador Mem de Sá, observador parlamentar à referida Assembleia, depois de lembrar que convenção anterior já deferira às nações ribeirinhas os recursos existentes em sua plataforma continental, indagava: — "Mas, e o resto, o fundo do mar mesmo, com seus abismos e montanhas, com seu solo correspondente a dois terços da superfície da terra, a quem pertence? Que nação tem direito de apropriar-se dele ou usá-lo ou explorá-lo?". Telegrama de Moscou, transmitido pela Agência Ansa, e publicado por **El Comercio**, de Lima, em 1º de janeiro de 1968, sob o título

"**Soviéticos esperam sacar urânio del mar**", divulgava que o acadêmico Alejandro Vinaradov, em artigo publicado em **Izvestia**, de Moscou, afirmou que além do bromo e magnésio já encontrados, também do fundo dos oceanos se deveria recolher, em futuro não remoto, cobalto, urânio e telúrio, sem falar nos imensos recursos biológicos, importantes para a alimentação. Mas tal exploração exigiria acordos internacionais, que examinassem o problema político, e especialmente no que concernia "à exploração científica dos oceanos com objetivos militares". E Lindon Johnson, em mensagem ao Congresso Norte-americano, anunciava que naquele ano iria propor que "façamos com outros países explorações no fundo dos oceanos, para extra-ir suas riquezas, energia em abundância". Se ainda não se instituíram **royalties** a serem pagos aos países subdesenvolvidos pelos que explorassem as referidas riquezas, como sonhava o Sr. Pardo, a área "está aberta à utilização exclusivamente para fins pacíficos por todos os Estados, costeiros ou sem litoral, sem discriminação e sem prejuízo das outras disposições da presente Parte" (art. 141).

O texto da Resolução sobre Direito do Mar aprovada pelo Comitê Jurídico Americano, em 9 de fevereiro de 1973, para ser submetida ao Conselho Permanente da Organização dos Estados Americanos, OEA, já dispunha:

"13 — Los fondos marinos y oceánicos, ubicados más allá de la zona de las 200 millas náuticas y de la plataforma continental, así como los recursos que de ellos se extraigan, son patrimonio común de la humanidad.

14 — Debe organizarse el régimen futuro del alta mar y de la explotación de sus riquezas, sobre bases regionales y no mundiales.

15 — El uso racional y pacífico del mar reclama el compromiso de todos los Estados para evitar toda forma de contaminación y de depredación de los recursos vivos; y exige poner fin a todo ensayo de armas nucleares en el mar, en su lecho y subsuelo, o en la atmósfera" (Jorge A. Aia Espil, **El Derecho del Mar**, pag. 105).

O apelo do diplomata maltense se converterá afinal em realidade, sem a regionalização sugerida, quinze anos antes, pelo Comitê Jurídico Americano. O art. 156 da Convenção cria a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, com sede em Jamaica, e de que são membros **ipso facto** todos os Estados Partes. São órgãos principais da Autoridade uma Assembleia, um Conselho e um Secretariado. É criada a Empresa, por intermédio da qual a Autoridade exercerá as funções que lhe são conferidas pela Convenção. Caberá à Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos determinar quando um Estado parte violou grave e persistentemente as disposições da Convenção (arts. 185 e seguintes).

A proteção e preservação do meio marítimo se desdobra em várias seções e artigos, relacionando medidas para prevenir, reduzir ou controlar a poluição, a cooperação mundial e regional, a assistência técnica, o controle sistemático e avaliação ecológica, as regras internacionais e legislação nacional para prevenir, reduzir e controlar a poluição no meio marinho, execução, garantias, áreas cobertas de gelo, responsabilidade e imunidade soberana (arts. 192 a 237). Já a investigação

científica marinha, sub-dividida em seis seções, estende-se dos arts. 238 a 265. E os arts. 266 a 278 ocupam-se do desenvolvimento e transferência da tecnologia marinha, enquanto a Parte XV (Solução de Controvérsias) é regulamentada pelos arts. 279 a 299. O art. 301, da Parte XVI, Disposições Gerais, pretende que "no exercício dos seus direitos e no cumprimento das suas obrigações nos termos desta Convenção, os Estados Partes devem abster-se de qualquer ameaça ou uso de força contra a integridade territorial ou a independência política de qualquer Estado, ou de qualquer outra forma incompatível com os princípios de direito internacional incorporados na Carta das Nações Unidas".

A Convenção e a Marinha do Brasil

XI — A Convenção entrará em vigor 12 meses após a data do depósito do sexagésimo instrumento de ratificação ou de adesão. A data da Mensagem Presidencial a Convenção havia recebido 14 ratificações e entre os seus 140 signatários figuravam, além da esmagadora maioria dos países em desenvolvimento, todo o grupo socialista, e países industrializados como França, Japão, Suíça, Espanha, Bélgica, Luxemburgo, Austrália, Canadá, Países Baixos e os escandinavos.

A Convenção não admite quaisquer reservas ou exceções, além das por ela expressamente autorizadas (art. 309). E, somente depois de decorridos dez anos a contar da entrada em vigor, qualquer Estado Parte poderá propor emendas concretas à Convenção, "exceto as que se refiram a atividades na Área, e pode solicitar a convocação de uma conferência para examinar as emendas propostas" (art. 312).

Vale destacar, ainda, um trecho da Exposição de Motivos Interministerial: — "Enquanto a Convenção não entrar em vigor e até o Brasil ratificá-la permanecerá vigente a legislação interna, em especial o Decreto-Lei nº 1.098, de 25 de março de 1970, que fixou em 200 milhas a largura do mar territorial. Por outra parte, a submissão daquele ato internacional ao Congresso Nacional e sua eventual aprovação não obrigam o Poder Executivo a depositar o instrumento de ratificação. Posterior análise permitirá decisão quanto a fazê-lo e em que momento." (grifos do relator).

No Brasil, responsável por tão extensas costas, a Marinha reclama que se lhe destinem os recursos indispensáveis a tornar efetiva a soberania nacional sobre o Mar Territorial de 12 milhas, às medidas de fiscalização aduaneira, imigratória e sanitária, além de reprimir infrações às suas leis e regulamentos cometidos no seu território ou Mar Territorial; à exploração e exploração na Zona Econômica Exclusiva, de 188 milhas marítimas, onde tem "direitos de soberania", de todos os recursos vivos ou não-vivos, existentes nas águas subjacentes ao leito do mar e no seu subsolo, bem como sobre quaisquer atividades que visem à pesquisa; e na Plataforma Continental, que em alguns casos se estende até à distância de 350 milhas marítimas, compreendendo o leito e o subsolo das áreas marítimas que se estendem além do seu Mar Territorial, em toda extensão do prologamento natural do seu território terrestre até o bordo exterior da Margem Continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas, nos

casos em que o bordo exterior da Margem Continental não atinja a essa distância. O art. 121 da Convenção reconhece os direitos brasileiros nas duzentas milhas em torno das ilhas de Fernando de Noronha e de Trindade, e ao mar territorial de doze milhas e uma zona contígua de até vinte e quatro milhas no caso dos penedos de São Pedro e São Paulo. O Brasil não pode ficar alheio aos estudos, pesquisas, resultados e benefícios encontrados por igual na região marítima fora da jurisdição dos Estados costeiros e declarada Patrimônio Comum da Humanidade. Urge, pois, que a Nação, toda ela, Governo e povo, se conscientize da importância fundamental de restaurar o Poder Naval, até há poucos anos declinante, afim de que se possa desobrigar dos encargos e responsabilidades que a Convenção de 1982, a partir de sua vigência, lhe impõe, como um desafio. Não serão modestos royalties de petróleo ou participações modestas no Fundo de Marinha Mercante que permitirão à Marinha recuperar o poderio perdido. Sua importância cresce na razão dos compromissos assumidos pelo Brasil, ao depositar, no momento oportuno, o instrumento de ratificação da importante Convenção, agora submetida ao exame desta Comissão. Em complemento, vale referir que o Centro Interministerial para Recursos do Mar, em data de 3 de outubro de 1986, antecipando-se à ratificação da Convenção ora apreciada, enviou ao Sr. Presidente da República o texto do II Plano Setorial para os Recursos do Mar, com valiosos elementos sobre as implicações, as perspectivas e outros condicionantes e necessidades para o bom desempenho da missão que será deferida, em especial, à Marinha Brasileira.

O depoimento do Embaixador Callero Rodríguez

XII — Como constá da informação, que acompanha a Exposição de Motivos Interministerial, em 1974, somente "um pequeno grupo de países, notadamente El Salvador, Uruguai, Peru e Equador, preconizava soberania até 200 milhas, mas aceitava implícita ou explicitamente que, além de 12 milhas, o regime de navegação fosse mais livre do que a simples passagem inocente", enquanto o Brasil "taticamente mantinha a posição de soberania na faixa das 200 milhas, com a exceção do clássico regime de passagem inocente". Depondo na Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados, o Embaixador Callero Rodríguez relata as dificuldades, que se acumulavam, para fazer prevalecer o mar territorial de 200 milhas, antes de afirmar: — "Evoluímos, sem dúvida, em nossa posição. Acabamos abandonando a tarefa impossível de querer que a Convenção aprovasse 200 milhas de mar territorial. Quando vimos que era impossível conseguir isso, gradualmente tivemos que abandonar esse objetivo. Mas nunca abandonamos — e conseguimos, em boa parte, realizar o objetivo de incluir na zona econômica o maior número possível de elementos vitais para nós, que constituem o conceito do mar territorial. Creio que este é o ponto mais importante em relação a esta Convenção. E o dilema, de fato, que se nos apresenta — creio que estará no espírito de muitos de V. Ex.^{as}, tem estado no meu, no do professor Marotta e de outros colegas que se têm ocupado do assunto — é o seguinte: o que é mais vantajoso para

o Brasil? Manter intacta a sua legislação, o seu conceito de 200 milhas de plena soberania sobre o mar territorial, ou aceitar uma zona econômica de 200 milhas? Digo a V. Ex.^{as}, sem hesitação que, se fosse possível ter um mar territorial de 200 milhas, eu seria inteiramente favorável a ele. Mas um mar territorial de 200 milhas é objeto de contestação internacional, e será mais ainda quando esta Convenção entrar em vigor. A pergunta é, pois, de que estaremos abdicando, em troca de deixar esse conceito que temos agora, se aceitarmos uma zona econômica de 200 milhas, com tudo que ela nos dá de direito? E aceitá-lo tendo a certeza de que este é o sistema internacionalmente aceito por todos os países. Quando tivermos alguma controvérsia, disputa com algum país, baseados nos dispositivos da zona econômica exclusiva poderemos negociar, poderemos ir a qualquer Tribunal internacional, poderemos aceitar uma arbitragem, certos de que vamos ganhar. Em compensação, se tivermos um mar territorial de 200 milhas e tivermos alguma controvérsia, hoje em dia já seria difícil que obtivéssemos uma solução favorável num Tribunal internacional. Depois de a Convenção entrar em vigor, creio que praticamente nunca o conseguiremos".

O ilustre depoente esclareceu, na oportunidade, que fazia essas declarações a título pessoal, inclusive porque lhe coubera redigir boa parte do Decreto-Lei nº 1.098, de 25 de março de 1970: — "Acredito que esta era, naquela ocasião, a solução, e seria ainda hoje a solução, se não fosse o contexto internacional em que nos encontramos".

O voto

XIII — O mar territorial de 200 milhas, advogado ao tempo e com entusiasmo por vários países latino-americanos, e aplaudido em diversas reuniões do Parlamento que os reúne, seria possivelmente a solução melhor, se possível. Mas a comunidade internacional a ela se opôs desde o primeiro momento e, para fugir ao isolamento e à proscricção, foi necessário admitir as 12 milhas do Mar Territorial, a Zona Econômica Exclusiva de 188 milhas e a Plataforma Continental.

O Voto é pela aprovação da Convenção, em face ao acima exposto. Confiamos, entretanto, que embora autorizado, o Poder Executivo somente depositará o instrumento de ratificação quando convocado da possível vigência da Convenção, nos termos do já citado art. 308, I, e após entendimento com as demais nações latino-americanas, a que, hoje mais do que no passado, nos sentimos ligados. E afinal, pelo mesmo propósito de integração política, econômica e social. É este o parecer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Passa-se à discussão do projeto, em turno único. Se nenhum dos SRs. Senadores desejar fazer uso da palavra, vou encerrar a discussão. (Pausa.) Encerrada.

A votação será feita na sessão seguinte, conforme dispositivo regimental.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Item 20:

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei da Câmara nº 34, de 1987 (nº 126/87, na Casa de origem), que dispõe sobre a rees-

truturação da Justiça Federal de Primeira Instância e dá outras providências. (Dependendo de parecer.)

Nos termos regimentais, designo o nobre Senador Iram Saraiva para proferir o parecer.

O SR. IRAM SARAIVA (PMDB — GO. Para emitir parecer.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O egrégio Tribunal Federal de Recursos, por intermédio da Mensagem nº 2/87, solicitou a criação de oito Varas de Justiça Federal, com os respectivos cargos de Juiz Federal, e de oito cargos de Diretor de Secretaria, do Grupo Direção e Assessoramento Superiores, código JF-DAS-101.5.

De acordo com a Mensagem, as Varas deverão ser instaladas em Marabá, no Estado do Pará, e Imperatriz, no Estado do Maranhão, em zonas de conflitos agrários, em Uberlândia, Campos, Joinville e Pássio Fundo, respectivamente nos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, cidades de grande importância geo-econômica, em Foz do Iguaçu, Município paranaense situado na fronteira de Brasil, Paraguai e Argentina, e em Goiânia, Estado de Goiás.

A Vara deste último Estado, que foi criada pela Lei nº 7.583, de 1987 e que se destinava à capital, foi instalada em Araguaína, para atendimento imediato de conflitos agrários.

Além de notório o acúmulo de processo existentes na Justiça Federal, que impõe a criação de novas Varas, é conveniente que elas sejam descentralizadas, situando-se mais perto das regiões em que deve concretizar-se, com prioridade, a reforma agrária.

O Projeto, na Câmara dos Deputados, foi aprovado, com a redação original da Mensagem.

Estando perfeitamente justificado, opinamos por sua aprovação integral.

É o parecer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Passa-se à discussão do projeto, em primeiro turno.

Em discussão.

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão. (Pausa.)

A matéria será votada na sessão seguinte, nos termos regimentais.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — **Item 21:**

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 73, de 1986, de autoria do Senador José Fragelli e outros Senhores Senadores, que altera a redação dos arts. 18, 27, 33 e 34 da Lei nº 5.197, de 3 de janeiro de 1967, de proteção à fauna, e dá outras providências. (Dependendo de parecer.)

A matéria foi incluída em Ordem do Dia por solicitação das Lideranças.

Nos termos regimentais, designo o nobre Senador Alfredo Campos para proferir parecer.

O SR. ALFREDO CAMPOS (PMDB — MG. Para proferir parecer.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O ex-Senador José Fragelli preocupado com a caça indiscriminada de jacarés e de outras espécies de animais em extinção no Pantanal Mato-Grossense apresentou à consideração do Senado,

projeto no qual modifica a lei de proteção à fauna, com vistas a configurar como crime punível com pena de reclusão a infração a diversos de seus articulados.

Ao justificar a proposição seu ilustre Autor trouxe à colação diversos artigos de revistas e jornais preocupados com a preservação da fauna no Brasil e em especial no Pantanal Mato-Grossense.

Por problemas ocasionados pelo acúmulo de matérias na pauta de votação, além do fato de tratar-se de um ano em que se realizaram eleições, o projeto não foi votado, tendo, conseqüentemente, sido arquivado.

A meu requerimento, foi o projeto desarquivado, voltando ao nosso exame.

Em sua tramitação inicial foi a proposição submetida ao crivo da douta Comissão de Constituição e Justiça onde o ex-Senador Martins Filho em seu brilhante e lúcido parecer exauriu o assunto.

Dentre os principais argumentos expendidos em seu pronunciamento, permitimo-nos transcrever o seguinte trecho:

"O assunto em tela é realmente apaixonante e tem sido objeto de intermináveis controvérsias. Não há como obscurecer que em todos os países civilizados do mundo como a Alemanha, Estados Unidos, Inglaterra, França, etc. se pratica a caça há mais de 1000 anos sem que isto implique em dizimação das respectivas faunas. Tanto é assim, que países diminutos como Portugal e Tchecoslováquia, dentre outros, se dão ao luxo de exportar caça. Quem quiser comprovar pode encomendar perdizes portuguesas no LIDADOR, em pleno centro do Rio de Janeiro.

Sendo o Brasil, um país de dimensões continentais, bastaria que se zoneasse seu território, em 4 ou 5 regiões e que se permitisse a caça em 1 região por ano, o que importaria num descanso das outras com a evidente multiplicação dos animais.

Existem ainda outros fatores a serem considerados, como por exemplo o ininterrupto **desmatamento** e o **crescimento demográfico**, grandes e talvez principais responsáveis pelo perecimento de nossa fauna."

A proposição contém aspectos positivos que não podem ser obscurecidos, dentre eles o agravamento das penas atribuídas àqueles que praticam a caça predatória de jacarés, capivaras e outras espécies do Pantanal, com o vil objetivo de vender as peles ou até permutá-las por tóxicos o que é, talvez, ainda mais grave.

Há, no entanto, excesso de vigor na parte referente a caçadores amadores cujas infrações são equiparadas e até punidas, com penas superiores àquelas cominadas para determinados crimes de morte, como por exemplo os de trânsito, incorrendo em verdadeiro excesso.

Ante o exposto, opinamos favoravelmente ao projeto, na parte em que atua no sentido de conter os crimes ecológicos praticados por caçadores profissionais e contrariamente às mencionadas demasias, nos termos da seguinte emenda:

EMENDA Nº 1

Dê-se ao art. 27 a seguinte redação:
"Art. 27 Constitui crime punível com pena de reclusão de dois a cinco anos a violação do disposto nos arts. 2º, 3º, 17 e 18 desta lei."

É o parecer, Sr. Presidente e Srs. Senadores.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Passa-se à discussão do projeto e da emenda em primeiro turno. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Encerrada a discussão, proceder-se-á à votação nas sessões seguintes.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — **Item 22:**

Ofício nº S/43, de 1987 (nº 33/87, na origem), relativo à proposta para que seja autorizado o Governo do Estado de São Paulo a contratar empréstimo externo no valor de US\$ 174.000.000,00 (cento e setenta e quatro milhões de dólares norte-americanos). (Dependendo de parecer.)

A Presidência, nos termos regimentais, em atendimento à solicitação feita pelo Senador Itamar Franco, determina a retirada da pauta da matéria constante do item 22, para correção de impropriedade processual.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Está esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Iram Saraiva.

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

A Nação toma conhecimento, hoje, de mais uma lamentável morte de uma das vítimas do Césio 137 em Goiânia.

Sabemos, Sr. Presidente, que houve, inegavelmente, uma publicidade enorme em relação ao acidente radioativo em Goiânia. Até aí, entenderíamos como normal. É a primeira vez em que acontece, no Brasil, um acidente dessa natureza e, logicamente, os demais estados da Federação sentiram o reflexo.

O que me traz hoje à tribuna, Sr. Presidente, seria quase um pranto, embora eu o faça em tom de denúncia e chamando a atenção dos Srs. Senadores que representam todas as unidades da Federação.

Passamos por um acidente radioativo, e não houve, Sr. Presidente e Srs. Senadores, a solidariedade dos demais governadores dos estados da Federação para com o meu Estado de Goiás. É um assunto da maior importância, porque como aconteceu em Goiânia o acidente com o Césio 137 poderia ter acontecido em qualquer Estado da Federação.

O princípio de solidariedade que nos move, o princípio de unidade nacional que nos mantém, deveria no mínimo ter sido demonstrado neste episódio, mas não acontece. O que estamos assistindo agora em Goiânia e no Estado de Goiás é de causar tristeza aos brasileiros e não apenas aos goianienses e goianos. Começa agora uma antipropaganda contra Goiás.

No final de semana encerramos uma exposição de gado leiteiro; a comercialização foi quase nenhuma, numa alegação absurda depois que os técnicos já declararam que, na realidade, o acidente com o Césio 137 é localizado, não transmite na foram que querem propagar através dos nossos produtos. O que houve foi uma retaliação, uma chantagem inominável, e nós sabemos que

ali há uma dosagem enorme não só de mau gosto, mas, sobretudo, na tentativa sensacionalista de colocar Goiás como sendo hoje o pária na Federação.

O que aconteceu conosco, Srs. Senadores, é como aquela velha estória de que um cidadão encontrando-se com outro, e sendo inimigo de uma determinada pessoa, espalhasse que aquele seu inimigo é portador de lepra para que ninguém se aproximasse dele, lembrando bem aqui, Senador Gerson Camata, de AIDS, o mal do século; e Goiás vem sofrendo na carne esta questão.

Quando pedi desta tribuna que os governadores dos Estados, irmãos de Goiás se pronunciassem é porque todos eles têm amplo conhecimento de que não foi o acidente aos moldes do que sofreu Chernobyl. O que vivemos foi devido a uma cápsula, que quando se manipula, quando com ela se tem contato, há que se trabalhar com o cuidado necessário, e que logicamente as pessoas que manipularam aquela peça, roubando-a, não o fizeram, por isso requeri uma Comissão Parlamentar de Inquérito desta Casa, que foi acolhida, que será instalada imediatamente, para apurar a responsabilidade, a mais aguçada, exatamente na falta de legislação sobre o assunto da pequena comunidade que controla os assuntos atômicos no Brasil — embora nós já nos ufanamos de ter um amplo controle do urânio — não sabemos sequer cuidar dos rejeitos.

Quando peço aos governadores dos Estados para que prestem solidariedade, não ao Governador Henrique Santillo, pois S. Ex.^a vem fazendo um trabalho inteligente para explicar à sociedade brasileira que o mal que nós sofremos ali não é transmissível na forma que se prega, mas a solidariedade de cada governador para tranquilizar os seus coestaduanos para que não haja a retaliação e a chantagem que nós estamos sofrendo. Chantagem eu já a denunciei nesta Casa com comerciantes do setor de arroz, que em determinados Estados da Federação tiveram os seus pedidos cancelados e logo depois, em contato com os futuros compradores, eles alegaram que se houvesse um barateamento no preço, se se ajeitasse a diminuição no valor, eles comprariam os produtos. Ai, já não se preocupam mais, Sr. Presidente, com a saúde dos seus coestaduanos, não se preocupam mais se vai haver uma radiação em todo o País, numa prova inequívoca de que usaram o cézio 137 apenas para chantagear o Estado de Goiás. Por esta razão, hoje estou apelando para que os governadores de todos os Estados, se não falarem em cadeia nacional, que pelo menos falem em cadeias estaduais, esclarecendo que o acidente radiativo em Goiás está sob controle e que a manifestação ocorrida no dia de ontem, quando as vítimas foram sepultadas em um cemitério no centro da capital, foi lógica pelo próprio desconhecimento que as pessoas do povo têm com relação ao assunto.

O Sr. Jutahy Magalhães — V. Ex.^a permite um aparte?

O SR. IRAM SARAIVA — Com muito prazer, nobre Senador Jutahy Magalhães.

O Sr. Jutahy Magalhães — Gostaria de solidarizar-me com V. Ex.^a nesta hora em que fala a respeito desse acidente com o cézio-137 no seu Estado. Realmente, deveria haver uma cam-

panha nacional de divulgação dos fatos, sem maiores comentários e adjetivações, procurando apenas explicar a realidade de que a contaminação está restrita a uma pequena área e a um pequeno número de pessoas que entraram em contato direto com o cézio 137. O receio hoje por falta de informações, por falta de conhecimento, é muito grande. Estava dizendo aqui, ao nobre Senador Ruy Baçelar, um fato muito pequeno que demonstra preocupação. Uma senhora, conhecida nossa, mandou fazer um cinto em Goiânia. Hoje ela não quer esse cinto nem a dois quilômetros de distância da sua casa. Não tem nada a ver com o problema. Por isso acho que deveríamos dar uma explicação nacional, em cadeia de televisão e rádio, sem a preocupação de alguém aparecer, porque também há falta de credibilidade daqueles que estão dando as explicações. Então, é necessária uma propaganda profissional, sem ser por intermédio de qualquer pessoa, mas uma propaganda feita por profissionais, para fazer uma espécie de ensino da situação, uma explicação dos fatos, para que não haja o receio inusitado que está havendo. Essa, a opinião que queria transmitir, solidarizando-me com V. Ex.^a

O Sr. Virgílio Távora — Permite um aparte, nobre Senador?

O SR. IRAM SARAIVA — Agradeço e digo apenas que o aparte de V. Ex.^a só enriquece o meu pronunciamento, que preferiria nem estar fazendo, Senador.

Se V. Ex.^a puder ir a Goiânia e sentir a dor do goianiense e do goiano, verá que é alguma coisa de inexplicável, primeiro, porque se trata de um assunto cujo domínio nacional é quase que nenhum. A comunidade que tem informações sobre as questões radiativas e questões atômicas é muito pequena no Brasil e essa desinformação, V. Ex.^a colocou muito bem, é que gera esse pavor.

Antes de conceder o aparte ao eminente Senador Virgílio Távora, vou dar um exemplo do que aconteceu aqui, em Brasília, com a minha esposa e aconteceria com os nobres Senadores. Ela foi ao Supermercado da COBAL, próximo a nossa residência, e uma Srt.^a que trabalha conosco, conversando sobre um determinado produto na prateleira do supermercado, perguntou a minha esposa por que ela não trazia de Goiânia aquele produto se o preço era mais barato. Ao seu lado estava uma Sr.^a também fazendo compras. Ela simplesmente se dirigiu à minha esposa e perguntou: "A Sr.^a é de Goiânia?" Ela respondeu: Sou. E a mulher saiu correndo de próximo dela. É uma desinformação. Isso nos dói. É profundamente triste.

Isso aí, nobre Senador Jutahy Magalhães, é grave. Quando V. Ex.^a pede esclarecimento em cadeia nacional, e quando pediu aos Governadores que fizessem isto, é porque também vai causar um transtorno muito grande aos outros Estados-irmãos porque, a partir do momento em que um Estado eminentemente agropastoril, de alta produtividade, não conseguir colocar seus produtos no mercado, a economia brasileira vai ser afetada.

Então, peço a todos os Governadores, e V. Ex.^as que representam muito bem os seus Estados, em cadeia estadual — não quero nem cadeia nacional — expliquem que realmente o alcance

da radioatividade do Cézio-137 está localizado, está sob controle e nós não seríamos irresponsáveis a ponto de aceitar que, num cemitério no centro de Goiânia, colocassem as vítimas. Esta é a maior prova. O próprio Presidente da República foi lá. E o que é mais grave, nobre Senador, nenhum Ministro até agora — nem os da área — se pronunciou a respeito. Onde está o espírito de brasilidade?

Ouçõ o aparte do nobre Senador Virgílio Távora.

O Sr. Virgílio Távora — Eminente Senador, o nosso aparte vai ser, inicialmente, para associar à justa revolta de que V. Ex.^a se sente possuído. Está claro. Esse assunto foi apresentado, inicialmente, com sensacionalismo exagerado, depois o que é mais importante, as providências tomadas pelo Poder Público Federal deviam ser principalmente para alertar ao povo, de um lado, sobre os perigos, e de outro, sobre a realidade do que é a contaminação radioativa. Nós temos órgãos dos mais diversos cuidando do assunto. Mas, a pertinência do seu discurso e do aparte do eminente representante da Bahia, nobre Senador Jutahy Magalhães, é maior porque não há hoje uma capital de médio porte para cima que não possua uma bomba de cobalto, um acelerador linear, que são artefatos absolutamente necessários hoje em dia à moderna Medicina e muitíssimas vezes mais perigosos, mais radioativos do que a bomba de Cézio, se medidas de proteção não são tomadas. Imagine V. Ex.^a se o Governo não encara isto com seriedade, não dá explicação justa e necessária a respeito das emissões radioativas que houve em Goiás. Isto é o que nós olhamos, talvez — estamos há tantos anos ligados a esta parte nuclear —, digamos assim, com estupefação porque não é crítica de oposição, entenda V. Ex.^a Como é que não se faz, desde já, um esclarecimento nacional? O problema não é este que estão apresentando, as medidas necessárias, corretivas, já estão sendo tomadas, e o sensacionalismo que muitas vezes, infelizmente, aqui, os meios de comunicação, principalmente a televisão, estão imprimindo aos fatos, além de prejudicar como V. Ex.^a muito bem acentuou, o seu Estado, estão dando uma visão completamente deformada do problema. Devemos dizer, neste momento, que a atividade parlamentar, que V. Ex.^a exerce tão proficuamente, ao dar o seu grito de alerta e ao mesmo tempo mostrar a sua revolta contra uma situação, convenhamos, em grande parte, é causada pela omissão das autoridades federais.

O SR. IRAM SARAIVA — Agradeço a participação do Senador Virgílio Távora.

Dizia que nenhum Ministro, Sr. Presidente e Srs. Senadores, se manifestou sobre a questão. E há, por incrível que possa parecer, Ministérios na área. E vou mais adiante: termos Angra e, segundo informações que recebi, Angra não está construída nos parâmetros das nações mais evoluídas que desenvolvem urânio, a começar pela segurança, a espessura das paredes daquela usina deveriam ter 1 metro e meio e, segundo informações que obtive, elas têm 80 cm. Então, avaliem se ocorrer um acidente nuclear em Angra, as megalópolis é que irão sofrer. Goiânia hoje, meu caro Senador Virgílio Távora, é uma cidade de porte médio. E São Paulo sofrendo um processo daquele? E Rio de Janeiro?

Esta é a solidariedade que peço, exatamente porque estamos cuidando de um assunto que pouco conhecemos, até mesmo no que diz respeito ao trato com as vítimas e, no entanto, o Brasil já se ufana, repito, em estar dominando o ciclo do urânio.

Ora, aqui a minha colocação é muito fria porque estou vendo o sofrimento de uma gente bem próxima. Quando peço que cada Ministro e que o Governo preste a sua solidariedade; não estou aqui, Srs. Senadores, pedindo esmolas, não! É um grito de alerta porque aqui bem colocou o Senador Virgílio Távora, todos os Estados da Federação trabalham com elementos radioativos.

Sofremos um acidente em razão de uma fiscalização que não existe na manipulação do Césio, na manipulação das bombas de cobalto. Temos inúmeras outras em Goiânia; nós temos cemitérios no fundo de hospitais, mas as cápsulas são tiradas no tempo certo, colocadas nos padrões certos, e isso há em seus Estados.

Tivemos a infelicidade de ter uma casa abandonada com esse aparelho, que, inadvertidamente, alguém apanhou, e as vítimas estão aí a falecer. Hoje, inclusive, faleceu mais uma. Vai ser mais uma semana de sensacionalismo, mais uma semana a emocionar a uma população que já estão atemorizada, traumatizada, e a traumatizar o Brasil.

E hoje fui informado por agropecuaristas do nosso Estado que já dizem que o nosso leite já está contaminado, que a nossa carne já está contaminada e não é verdade! É preciso então, que a Nação brasileira, toda ela, se levante contra isso. Que cada ministro, muitos deles que vão às televisões para propaganda e promoções pessoais, que gastem em cadeia nacional, dois ou três minutos e façam relatos da sua pasta, dizendo que realmente é um acidente localizado, e que todo o alarde que se fez é por desconhecimento. Quero que seja colocado dessa forma. Que não haja uma chantagem montada contra Goiás e nem haveria região de ser. Agora que aconteceu de nossos produtos serem retaliados lá na frente e nossos produtores depois serem convocados a baixarem os preços, trinta, quarenta e vinte por cento, e eles remanipulariam, colocando seus rótulos diferentes, isso aconteceu! E se isso aconteceu, Srs. Senadores, pode acontecer o pior.

Fica aqui o meu protesto contra a falta de solidariedade de todos os governadores que não participaram desse luto nacional; de todos os ministros que não entraram para esclarecer.

O Senhor Presidente da República foi lá e, se Sua Excelência já foi, deu provas, como disse, de que não havia o risco da contaminação. Que os outros ministros o façam da mesma forma e responderei, em nome de Goiás, aqui, que se por acaso — e não queremos nunca que aconteça — ocorrer o mesmo em qualquer Estado, pelo menos pela amarga experiência que temos, estaremos solidários a todos os Estados da Federação.

Muito obrigado, Sr. Presidente. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao nobre Senador Edison Lobão.

O SR. EDISON LOBÃO — (PFL — MA. Pronuncia o seguinte discurso, Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Desejo apenas fazer um rápido registro do que acaba de acontecer na ONU.

Foi recentemente aprovado, neste plenário, o nome do ilustre Embaixador Paulo Nogueira Batista para representante do Brasil nas Nações Unidas.

Sabemos das dificuldades que marcaram a aprovação deste nome no Senado Federal; dificuldades que começaram já na Comissão de Relações Exteriores e que se projetaram até este plenário. Mas, afinal, foi o embaixador aprovado pelo Senado e nomeado pelo Senhor Presidente da República.

Agora, Sr. Presidente, o Embaixador Paulo Nogueira Batista foi eleito representante junto ao Conselho de Segurança das Nações Unidas e, mais do que isso, foi eleito por 151 países votando a favor de seu nome e do Brasil. Isso constitui um recorde absoluto nos registros da ONU, o que atesta o acerto da escolha do nome do Embaixador pelo Governo brasileiro, assim como da decisão do Senado em aprová-lo. O que quero dizer é que se trata, realmente, de um Embaixador da melhor categoria, um dos maiores e melhores exemplos da Diplomacia brasileira e que lá, hoje, portanto, projeta o nome do Brasil no Conselho de Segurança da ONU.

Quero me congratular com o Itamarati e com o Senhor Presidente da República, que o escolheram, e com o Senado Federal que deu sua aprovação a esse nome.

Muito obrigado a V. Ex.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao nobre Senador Marco Maciel.

O SR. MARCO MACIEL (PFL — PE. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores,

Diz Ortega Y Gasset que "o pensamento político é apenas uma das dimensões da política. A outra é a atuação". Essa afirmação, tão rica em sua simplicidade, vem-nos à mente quando reverenciamos a memória de João Cleofas, grande exemplo de administrador e empresário mas, sobretudo, expressão de político, em toda a plenitude que essa condição confere ao ser humano.

João Cleofas de Oliveira percorreu uma das mais marcantes trajetórias a que um homem público poderia aspirar. Prefeito de sua Vitória de Santo Antão, aos 21 anos de idade, elegeu-se, depois, Deputado Estadual, Federal, Senador. Foi, além disso, secretário de Estado, Ministro da República e Presidente desta Casa do Congresso Nacional. Em todas as funções que exerceu deixou rica contribuição a estas duas vertentes da atividade política: ao pensamento e à ação.

Ministro da Agricultura do Governo Vargas (1951/54), foi dos primeiros homens públicos brasileiros a pensar seriamente a reforma agrária. Já em julho de 1951 propôs ao Presidente da República decreto de criação da Comissão Nacional de Política Agrária, a Lei Geral de Imigração e a Lei do Parcelamento Rural. (Vale lembrar, aqui, um paradoxo: o empresário, proprietário rural e usineiro foi o responsável pela implantação de legislação vanguardista sobre a questão agrária, e só não conseguiu, em toda administração Var-

gas, fazê-la frutificar por causa da oposição sem trêguas ao governo de então.

Vendo suas modernas teses agrárias obstaculizadas, seja pela atuação retrógrada dos que insensivelmente se opunham a qualquer correção na injusta estrutura fundiária, seja pelo emocionalismo dos que a pretendiam modificar de forma irresponsável — situação, aliás, ainda não superada quando Cleofas nos deixou — prosseguiu ele em seu esforço renovador da economia rural. Impulsionou o cooperativismo, sendo de sua iniciativa a criação do Banco Nacional de Crédito Cooperativo; incentivou e apoiou a agricultura desenvolvida por pequenos e médios produtores; instituiu o Fundo de Mecanização da Lavoura, construindo um dos alicerces da evolução e modernização da agropecuária brasileira; criou novos sistemas de créditos bancários para a produção rural, mediante convênio de seu Ministério com o Banco do Brasil, através do qual também orientou a implantação da Carteira de colonização e ampliou enormemente as operações de crédito agrícola e agroindustrial. Também foram sua iniciativa a criação do IBC, do Instituto Nacional de Imigração e Colonização, a intensificação do cultivo do trigo e a implantação do ensino agrícola.

Antes, já em 1931, ao assumir a Secretaria de Agricultura, Indústria, Comércio e Viação e Obras Públicas de Pernambuco — responsável, como indica a denominação, por praticamente todo o apoio às atividades produtivas e pela infra-estrutura do Estado — Cleofas demonstrara sua enorme capacidade empreendedora, fundamentada em sólidos conhecimentos da realidade sobre a qual atuava e em igualmente firmes princípios éticos, dos quais jamais se afastaria. Defendendo intransigentemente os interesses pernambucanos, o ainda jovem Secretário (tinha então 32 anos) ousou desafiar um dos mais poderosos Ministros do governo revolucionário de Vargas, ele próprio outra legenda da política nordestina e brasileira, que foi José Américo de Almeida. E o fez com tal segurança e habilidade que, ao incluir no ato unilateral de Pernambuco o território estadual dentro do Polígono das Secas, a áspere e inevitável reação do Ministro foi superada em pouco tempo, oficializando-se a decisão pelo Governo Federal.

Com a mesma ousadia, atirou-se a grande programa de obras, implantando o tronco rodoviário que liga Recife ao interior do Estado; transferiu para o governo Estadual a Administração do Porto do Recife; deu partida às ações de apoio aos Municípios, criando a Comissão de Melhoramentos Municipais; incrementou as atividades de perfuração de poços e construção de açudes; fundou a Diretoria de Agricultura, o Serviço de Fruticultura e apoiou intensamente os agricultores de algodão — devemos a ele a instalação das três primeiras estações experimentais para cultivo de variedade de fibra longa — de mamona e de cana-de-açúcar.

É longa, como se vê, a lista das iniciativas de João Cleofas em sua faceta de executivo governamental. Não pretendo esgotá-la aqui. Desejo, apenas, frisar o caráter inovador, modernizador que caracterizou sua atuação. Caráter que ainda se reforçaria a partir de 1937, época em que a implantação do Estado Novo interrompeu-lhe a trajetória política, quando na Câmara Federal integrava, com brilho, a minoria parlamentar liderada

por João Neves da Fontoura e Otávio Mangabeira. Retornou a Pernambuco, confirmando, na iniciativa privada, as qualidades de administrador já aprovadas nas funções públicas.

Ser essencialmente político — eis uma expressão que se ajusta perfeitamente a João Cleofas. Pertenceu ele àquela categoria de homens dos quais dizia Ortega Y Gasset — permitam que volte aos ensinamentos desse grande mestre — imbuírem-se de "missão criadora: viver e ser, para eles, é fazer grandes coisas, produzir obras de grande calibre". Para esses homens "o prazer supremo é o esforço frenético de criar coisa: para o pintor, pintar, para o escritor, escrever; para o político, organizar o Estado".

Ouso acrescentar que tais homens, ao marcar sua passagem em seu tempo, projetam-se além dele; suas obras os imortalizam. É esse seu modo de ultrapassar o próprio tempo, penetrar o futuro, atingir a perenidade.

Não menos profícua foi a atividade parlamentar de Cleofas. Elegendo-se em 1926 — com 27 anos, portanto — à Assembléia Legislativa de Pernambuco, foi autor do projeto de lei que regulamentou a profissão de engenheiro no Estado, a primeira desse gênero em todo o País. Constituinte em 1946, notabilizou-se pela lúcida atuação na feitura da Carta que contribuiu decisivamente para a evolução da democracia brasileira. Em 1948, no exercício do mandato de Deputado Federal, que se seguiu ao de Constituinte, foi Relator do projeto que propiciou a modernização da agroindústria canavieira; integrou as Comissões de Investigação Econômica e Financeira, Finanças, Relações Exteriores e Agricultura.

Aqui, nesta Casa, eleito pelo povo pernambucano, em 1966, integrou as mais importantes Comissões, como as de Finanças, Agricultura, Economia, Energia Atômica, Comunicações, Obras Públicas, Concessão de Terras Públicas, Ajustes Internacionais. Em 1970, elegeram-se Presidente, e mais uma vez sua passagem ficou indelevelmente sublinhada pela realização de grandes obras que aprimoraram as instalações do Senado.

No parlamentar Cleofas, vamos encontrar, a par da universalidade do político moderno, preocupado constantemente com todo o seu País e atento às coisas do mundo inteiro, as características de pernambucanidade que sempre o acompanharam. Talvez porque houvesse atingido aquela síntese, a que se referiu Gilberto Freyre, do conjunto de componentes que tornam uma personalidade, "além de específica, total": os fatores humanos-biológicos e as relações com o ambiente ecológico, com sua região, com "o passado matematicamente histórico". Ou, talvez, houvesse aprendido com Tolstói: "Se aspiras a universalidade, volta-te para tua aldeia."

Em toda essa trajetória, vê-se, bem nítida, a marca da coragem, da bravura cívica. Se de alguém se pode dizer que jamais fugiu à luta, digamo-lo de João Cleofas de Oliveira. Teve a coragem de tentar, perder e vencer. Coragem de enfrentar a luta e, mais do que a luta, coragem de enfrentar o estigma da derrota, que, em nosso País, tantas vezes carente de desprendimento pessoal em favor do interesse público, parece, injustificavelmente, expor ao menosprezo aqueles que têm a ousadia de persistir na busca de seus ideais e de não fraquejar antes o revés.

Foi essa mesma coragem que o levou, já aos 76 anos, a nova pugna, quando todos dele esperavam se recolhesse à vida privada ou a merecido repouso, ele que por mais de meio século se dedicara incessantemente à política.

Senhor Presidente, Senhores Senadores, "O homem deve ter a sua atitude, assumir o seu risco, deve revelar-se. (...) O homem tem na vida a sua substância natural e na atitude a sua condição de ser moral". Essas palavras do inesquecível Djalma Maranhão explicam a bravura de João Cleofas, o homem que sempre soube ter atitudes, assumir riscos, revelar-se.

Entre as muitas lições que nos deixou, talvez a maior entre todas, legou-nos o Senador Cleofas a coragem de persistir, de não esmorecer ante a derrota. Certamente porque, como Mirabeau — esse admirável construtor da política moderna — sabia que, para constituir a Nação, é a Nação que devemos recorrer. E recorrer à Nação significa, sobretudo, crer na democracia, acreditar nas eleições, submeter-se renovadas vezes ao julgamento popular.

Eram estas as palavras que gostaria de, expressando o sentimento da comunidade do meu Estado, proferir em homenagem ao saudoso ex-Presidente desta Casa — Senador João Cleofas de Oliveira.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao nobre Senador Odacir Soares.

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

Venho a esta tribuna, mas uma vez, lançar à Nação o meu brado de alerta a respeito da situação de desmando a que se encontra entregue o povo e a economia do Estado de Rondônia.

Não falarei hoje da cegueira administrativa responsável pela não-existência de uma política fiscal consequente e consentânea com os potenciais e sonhos de crescimento daquele Estado — e razões, Senhores, não me faltariam para isso, conforme devo e pretendo demonstrar nos próximos dias, em sequência a um programa de denúncias que venho adotando desde que cheguei a esta Casa, em 1983.

Não falarei, igualmente, da surdez oficial ao clamor de um povo que, em todos os níveis, em todos os segmentos sociais, sente na própria carne a situação calamitosa a que o atirou um governo anestesado, insensível às carências de educação, de saúde, de saneamento básico, de habitação, de trabalho, de trabalho regular e estável, enfim, necessidades primárias, essenciais a um mínimo de qualidade de vida sem o qual não se poderá aspirar a realizações maiores. Como já coloquei, Senhores, não é também disso que falarei hoje, não porque a mim me falem razões, antes pelo contrário.

Tampouco falarei hoje do descaso da administração pública em relação à falta de meios de produção, armazenagem, escoamento e distribuição dos produtos agropecuários, justo no Estado que é tido como a mais nova fronteira agrícola nacional. E motivos eu teria, sim, razões haveria de sobejo para tratar de todos esses temas, como V. Exs poderão ver em futuro próximo.

Estou aqui, senhores, para falar de algo que é, a um só tempo e ao longo dos tempos, a nossa bênção e a perdição nossa — a prodigalidade.

Estabelece o Código Civil Brasileiro o direito que todos nós temos a gerir nossos próprios bens, a administrar nosso patrimônio, com exceção de alguns poucos casos. Dentre aquelas exceções figuram os pródigos.

Quem são eles? O que significa essa palavra? Por que não pode a pessoa assim reconhecida dispor de seus próprios bens ou administrá-los livremente? Busquemos, em nossas raízes históricas e em nossas tradições judaico-cristãs, resposta a tais perguntas.

Pródigo, adjetivo, nos remete a prodigalizar, verbo, nos remete à prodigalidade, substantivo, formados os dois pelo processo de derivação. Pode significar, dependendo do contexto em que seja empregado, generosidade ou dissipação.

Cantada desde o ano de 1500, tem sido a prodigalidade da nossa terra. Ilha de Vera Cruz, Terra de Santa Cruz ou Brasil — não importa sob que nome, a nova terra jamais cessou de prodigalizar riquezas que, daqui oriundas, alimentaram à saciedade o Barroco português e o fausto dos reinos de Espanha e Inglaterra, durante séculos. Pródigo é ainda o nosso chão, que continua, nos dias de hoje e sabe-se lá até quando, a jorrar riquezas sem conta — riquezas que vão beneficiar povos de além-fronteiras, porque o povo brasileiro, excessivamente prodígio, tem sido incapaz de conter a evasão dos bens que a natureza pátria lhe prodigaliza.

Pródigos que somos, parece não termos consciência de que aquilo que se esvai é nosso futuro como nação, é nosso sangue, é nossa própria vida.

O que vivemos, senhores, não se limita, desgracadamente, ao contra-senso de um termo ambivalente, que significa coisas tão barrocamente opostas. O que vivemos, o que sofremos é a danteresa realidade do significado. É grotesco o contraste, é inaceitável, sob todos os aspectos, a incongruência de donos de fabulosas riquezas, permanecermos em pobreza extrema.

Prodigalidade é a bênção maior da terra, como na Canaã do Livro do Êxodo. Prodigalidade é, paradoxo dos paradoxos, a maldição do homem que, a exemplo da parábola do Novo Testamento, após ter sido condenado a comer com os porcos, se autocondenou a viver sob tutela, terrível e degradante, ainda que paterna.

A natureza, pela infinita magnanimidade do Criador, tem-nos cumulado a nós brasileiros de incontáveis Canaãs. Uma delas é Rondônia, fronteira da Amazônia Legal em plena Amazônia física. O jorrar de leite e mel não ocupam, de minha região, mais que algumas espécies vegetais, como a seringueira, como a copaíba. Fica assim a natureza amazônica liberada para dar ao homem outros bens, e ela o faz sem reservas e sem medidas.

Cantar a diversidade e a abundância das riquezas do meu Estado, entretanto, não é meu propósito, pelo menos neste momento. O que me traz aqui, senhores, é o inadiável compromisso de denunciar a evasão, quando não a ociosidade de uma de nossas maiores riquezas, talvez a maior delas, pelo que significa em poder de troca, pelo que poderia significar como estabilizador econômico para os 140 milhões que somos hoje e pelos

muito mais que seremos em breve. Estou aqui para denunciar a ociosidade de nossas reservas auríferas e a evasão do pouco que delas se explora.

O ouro dos aluviões do rio Madeira, há pouco descoberto em termos de exploração efetiva, a cada dia nos surpreende por ocorrer em lugares e em quantidades inesperadas. Garimpeiros despreparados para enfrentar o caudal do rio arriscam e perdem a vida nas balsas e "focacas", neologismo que é um claro exemplo da improvisação que lá impera. São jovens, são pais de família que mergulham, sem treinamento e sem equipamento adequado, encontrando muitas vezes a morte em lugar da riqueza que se deposita no fundo das águas.

Quanto ouro o rio Madeira guarda? Qual o potencial aurífero de sua bacia? Até que ponto o regime de chuvas da região influiria na exploração racional do minério? Qual seria a relação custo/benefício do desenvolvimento de tecnologia nacional com vistas à exploração? Até onde seria viável a implantação de cooperativas, possibilitando uma exploração mais efetiva e, ao mesmo tempo, assegurando benefícios maiores e mais duradouros ao garimpeiro e à sua família? O empresariado regional e nacional, incentivado, poderia interessar-se e investir na exploração? Que mecanismos de incentivos e de apoio poderiam ser adotados? Entrepósitos, armazéns de segurança para o produto que exceda a capacidade oficial de compra, credenciamento de compradores nacionais, empréstimos, financiamentos garantidos pelo próprio ouro estocado — enfim, de que forma o Estado e a Nação poderiam consorciar-se para tomar em benefício imediato aquilo que hoje é apenas pasto da cobiça, não apenas nacional, e que pode vir a ser, com criatividade e medidas práticas, o início de nossa renascença — um passo rumo à nossa independência?

A ação do Estado tem sido apenas episódica, como no caso do garimpo do Belmont, denunciado pelo jornal *Alto Madeira* em sua edição de 14 de outubro. Fuzileiros Navais, por ordem da Capitania dos Portos, interditarão o garimpo que dista cerca de 15 quilômetros do centro de Porto Velho, rebocando balsas e equipamentos recém-adquiridos pelos garimpeiros, os quais se acham agora à beira da insolvência, pois que a garimpagem, nos moldes em que é feita hoje, se encontra em fim de estação e só poderá ser reiniciada em 1988. A alegação da Capitania dos Portos, refutada pelos garimpeiros, é de que as balsas estariam obstruindo o canal de navegação do rio. Há informações de que o Belmont vinha rendendo até um quilograma de ouro por balsa/dia, o que nos conduz a fantásticas estimativas quanto ao resultado da exploração racional.

Não estamos falando, senhores, de algo hipotético, de iniciativa de resultado incerto. O ouro está lá, solto e em pó, bastando decantá-lo das areias do Madeira e sabe-se lá de quantos rios mais da bacia Amazônica. Se não o fizermos já, alguém o fará em benefício próprio, não no nosso. Agradecemos ao Criador a prodigalidade de nosso chão, mas colhamos já seus frutos, aproveitemo-lo em benefício de todos os brasileiros.

Quanto a mim, não me limitei, sobre o caso, a este pronunciamento. Mantive contatos já com os Srs. Ministros Aureliano Chaves, das Minas e Energia, e Henrique Sabóia, da Marinha, no sen-

tido de que se busque soluções conciliatórias para os interesses garimpeiros e os da navegação fluvial do Madeira. Há, de parte de ambos os Ministérios, a disposição de colaborar amplamente entre si, o que representa já um passo positivo.

Mas, senhores, o assunto não pára, não pode parar aqui. Trata-se de interesse nacional da mais alta significação, a um só tempo imediato e permanente, a exigir constante ação e vigilância de todos e de cada um dos brasileiros.

Garimpar o Madeira, extrair dele racional e equilibradamente o que ele tem a oferecer em benefício de toda a Nação Brasileira, com técnicas que garantam a preservação do meio ambiente, é não apenas direito nosso, mas, sobretudo, o dever de todos. Não sejamos, não continuemos sendo pródigos!

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao nobre Senador Mauro Benevides.

O SR. MAURO BENEVIDES (PMDB — CE, pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

A defesa dos interesses do Nordeste, no que concerne ao texto da Nova Carta em elaboração, vem concentrando as atenções das lideranças políticas, empresariais e comunitárias daquela área geográfica, numa estimulante conscientização, que haverá de resultar frutífera em favor de nossas legítimas postulações.

Recentemente, o Centro Industrial do Ceará, exemplarmente presidido pelo Dr. Cândido da Silveira Quinderé, entendeu de reclamar um exame especial, por parte da representação cearense, do artigo 52 do Capítulo Das Disposições Transitórias, que prescreve "in verbis":

"Nos doze meses seguintes ao da promulgação desta Constituição, o Poder Legislativo da União, dos Estados e dos Municípios, reavaliará todos os incentivos fiscais de natureza setorial, ora em vigor, para confirmá-los expressamente por lei."

Apreendendo o alcance da medida preconizada na aludida norma constante do Substitutivo Bernardo Cabral, vários pedidos de destaque foram submetidos à apreciação da Comissão de Sistematização, visando suprimi-lo totalmente ou ampliar para cinco anos o prazo da pretendida deliberação.

Eu próprio, Sr. Presidente, fui autor de um desses destaques, advertido pela assessoria do BNB, que tem acompanhado, muito de perto, todas as etapas do processo constituinte, com a finalidade de resguardar aquela conquista, representado pelo chamado Fundo de Investimento do Nordeste.

Sobre o assunto, aliás, acabo de receber correspondência do CIC, vaziada nos seguintes termos:

"Prezado Constituinte Senador Mauro Benevides:

Nos últimos 26 anos, o Governo Federal aplicou no Nordeste apenas US\$ 7,3 bilhões através do FINOR.

Esses recursos, entretanto, foram altamente frutíferos. Criaram 1.379 projetos industriais e agropecuários; 461 empregos diretos e cerca de 1,5 milhão de empregos indiretos;

modernizou a indústria têxtil; introduziu tecnologia avançada através das indústrias do ramo dinâmico; permitiu um crescimento estratégico e a ocupação de áreas de vazio demográfico, resultando num incremento médio de 7% ao ano em seu PIB.

Menos de 5% dos recursos aplicados resultaram em insucesso empresarial ou prejudado para o FINOR, segundo informações da SUDENE e Banco do Nordeste do Brasil. Criou-se, porém, uma mística de desperdício, corrupção e malversação envolvendo o empresariado nordestino e o FINOR.

Não podemos permitir que esta desinformação continue sendo veiculada, pois resultou do art. 52 das disposições transitórias do Relator Bernardo Cabral, que coloca no banco dos réus todos os incentivos fiscais.

O FINOR não precisa de reavaliação ou julgamento. Os resultados de seu trabalho são visíveis.

A nova Constituição deve preservar o FINOR como um patrimônio financeiro da região. Estamos anexando um "balanço" para sua apreciação.

Na certeza de estarmos recompondo a verdade contamos com sua compreensão e luta.

Subscrevemo-nos
Atenciosamente,
Centro Industrial do Ceará — CIC
Cândido da Silveira Quinderé
Presidente"

Srs. Senadores, vê-se, assim, que a contribuição do FINOR tem sido inquestionavelmente valiosa para impulsionar o desenvolvimento regional.

Qualquer tentativa que significasse a redução dos recursos a ele consignados ou até mesmo a sua supressão definitiva encontraria o mais enérgico repúdio de 40 milhões de nordestinos, favorecidos com a correta aplicação dos incentivos fiscais.

É este, Sr. Presidente, o nosso posicionamento firme e decidido, na expectativa de que não prevalecerá, por francamente dispensável, o preceituado no artigo 52 das Disposições Transitórias do Substitutivo Bernardo Cabral.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao nobre Senador Teotônio Vilela Filho.

O SR. TEOTÔNIO VILELA FILHO (PMDB — AL, pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

A Justiça do Trabalho em meu Estado vive penúria talvez ainda maior que a dos trabalhadores que, todos os dias, buscam sua intermediação. A Justiça trabalha em regime quase forçado, com sobrecarga de tarefas e funciona sem qualquer assistência. São onze mil processos pendentes em duas Varas. Cada um dos juizes, que deveriam receber uma média de 1.500 processos, recebe mais de cinco mil ações a cada ano. As duas Juntas de Maceió funcionam em instalações precárias, com os arquivos instalados nos banheiros. Não há funcionários e existem, por isso, centenas de notificações prontas para expedição, mas à espera de pessoal. É o retrato da Justiça maltrapilha, pauperizada, que funciona muito mais por

conta do zelo e do sacrifício pessoal de seus juízes e servidores que pela estrutura deficiente de apoio e de serviços.

Essa deficiência provoca prejuízos sociais e políticos inestimáveis. Cria-se, no âmbito da Justiça do Trabalho, o hábito dos acordos, frequentemente desfavoráveis aos trabalhadores, que abrem mão de direitos inquestionáveis em troca de 50 a 60% das indenizações que deveriam receber. O acúmulo de trabalho da Justiça provoca a distorção gritante de recompensar a violação do direito e do desrespeito à lei. O mau patrão é premiado, a injustiça trabalhista dá dinheiro, por conta de acordos aceitos antes pela premência do tempo. Que trabalhador, sem emprego e sem dinheiro, sem reservas e sem garantias, pode esperar quatro ou cinco anos até que se julgue em última instância um pleito trabalhista? Qual trabalhador pode esperar um ano, dois que sejam, pelo pagamento de um aviso prévio ou de férias, se não tem dinheiro para a feira da semana ou para o aluguel do mês? Mesmo em primeira instância, os julgamentos não levam menos tempo.

Essa pauperização absurda, com as distorções que ela cria, não faz justiça à atuação do Judiciário Trabalhista brasileiro. Nos últimos anos, foi a Justiça do Trabalho que ajudou na mobilização dos trabalhadores para a derrubada, na prática, dos decretos-leis da política de compressão salarial. Foi a Justiça do Trabalho que alargou direitos e conquistas trabalhistas. O pagamento da hora-extra em dobro, que provocou disputas e polêmicas na Comissão de Sistematização da Assembleia Nacional Constituinte, e desencadeou torrentes de protestos de empresários e de suas entidades de classe, já é pacificamente consagrado há anos nos fóruns trabalhistas do Brasil. No momento em que, hoje, a política econômica telma em insistir na compreensão e no confisco de salários, é de novo o Judiciário Trabalhista que se põe ao lado dos trabalhadores para repor os resíduos inflacionários que o Governo pretende eliminar por decreto, e para recompor os salários pelos índices verdadeiros de aumento do custo de vida. Quando o Governo deseja corrigir salários por índices inferiores até à inflação oficial, é a Justiça do Trabalho que se põe ao lado dos sindicatos, expondo a ilegalidade da pretensão. Mais ainda, a Justiça está garantindo aumentos reais, a partir de uma produtividade que se tem fixado em 4%, nos julgamentos dos últimos dissídios. Desta forma, a Justiça tem-se constituído em arma contra o achatamento e o confisco, e em esperança de recomposição salarial.

Diante destes fatos, a absurda precariedade de estrutura, que praticamente imobiliza a Justiça do Trabalho, é uma afronta à imagem desse fórum trabalhista.

Apelamos, por isso, à sensibilidade de S. Ex.^a o Sr. Presidente do Tribunal Superior do Trabalho, para que proporcione a Alagoas as condições de pleno funcionamento do Judiciário Trabalhista. Com isto, o TST não atende apenas ao clamor dos trabalhadores alagoanos, mas também resgata a imagem da própria Justiça do Trabalho, que historicamente tem sido instrumento de conquistas sociais e não de acordos que abrem mão de direitos em razão do tempo.

Só assim se corrigirá essa distorção que, além do prejuízo econômico, gera graves consequên-

cias políticas. Sofre o trabalhador com o atraso do julgamento de suas reclamações. Mas com isso não é só ele que perde. Perde toda a sociedade, com o descrédito inevitável na Justiça.

A precariedade de alguns serviços públicos, com a dimensão do escândalo que assume hoje no Brasil, não atinge apenas o governo, que é transitório. Desacredita os políticos, desacredita o voto, desacredita as instituições. E quando se ferir de descrédito as instituições, não é um governo que perde, é o processo democrático que sai abalado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao nobre Senador Jutahy Magalhães.

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

Ocupo a tribuna nesta tarde para denunciar o descaso da política econômica do Governo Federal em relação aos pequenos subsectores produtivos, a exemplo da cultura do mamoeiro na região sul da Bahia. O desenvolvimento desta cultura agrícola está ameaçado de paralisação, depois de longos e eficientes esforços, em trabalho e investimentos financeiros, por parte de pequenos produtores, que conseguiram criar um setor dinâmico, cuja produção, hoje se afirma na pauta de produtos agrícolas baianos destinados ao consumo interno e à exportação.

Uma das funções governamentais mais aceitáveis nos sistemas capitalistas modernos, dentro da ação indutora do crescimento econômico, é exatamente a eliminação dos obstáculos e criação de condições para o nascimento, crescimento e sobrevivência dos empreendimentos produtivos criados pelas iniciativas privadas nacionais.

É de se esperar que o "apoio e o estímulo" estabelecidos no art. 170 da Constituição Federal e fortalecidos no atual projeto constitucional, sejam dados prioritariamente na fase nascente das empresas nacionais, sobretudo as que nascem pequenas e que, nesse estágio, lamentavelmente, têm um elevadíssimo índice de mortalidade em nosso País. As que sobrevivem se constituem em pequenos pólos de desenvolvimento, que se multiplicam, unem culturas, dão emprego, democratizam o capital e fortalecem o mercado interno em todos os recantos do Território brasileiro.

Na Bahia, produtores rurais de 12 municípios, em momento crucial para a economia do Estado e do País, descobriram, na cultura do mamoeiro, uma vocação agrícola natural da região sul do território estadual. O êxito da iniciativa local atraiu produtores paulistas, o que fez a área cultivada expandir-se para os atuais 15.000 ha., com uma produção anual de 500 mil toneladas. A cultura do mamoeiro oferece amplas perspectivas de expansão, em face de as condições edafoclimáticas serem francamente favoráveis. Além disso, a fruta encontra satisfatória demanda interna e externa. A paralisação da atividade, a esta altura, representaria um forte impacto para a economia local e para milhares de trabalhadores com suas famílias.

Na safra de 1986, foi registrado um decréscimo de 18.000 toneladas em relação à de 1985. E a situação de decadência tende a se agravar, em virtude não apenas de incidência da enfermidade "mosaico do mamoeiro" e ocorrência de nova

estiagem, mas, sobretudo, pelas distorções verificadas no sistema de comercialização e nas políticas de crédito e de preços.

Com bravura e inteligência, esses produtores conseguiram dominar os perversos efeitos das irregularidades climáticas que se abateram sobre a região nos últimos anos. A produção do mamão passou a participar de forma expressiva no contexto econômico do Estado a partir de 1982 e teve intenso crescimento até 1985, período dos mais críticos para a agricultura de todo o Nordeste. Quanto ao extermínio do "mosaico do mamoeiro", as armas são de todos conhecidas e vêm sendo utilizadas, embora timidamente, devido à escassez de recursos para adquirir a munição e equipamentos necessários à vitória definitiva da batalha contra a doença.

A comercialização é executada com o envolvimento de cooperativas, firmas compradoras e/ou intermediários estabelecidos na região. Eventualmente, são processadas transações com caminhoneiros e outros comerciantes em trânsito.

As cooperativas — a de Cotia e a Sul Brasil — possuem 150 associados e comercializam apenas 9% da produção. Dos restantes 91% a maior parte é negociada através de filiais de tradicionais estabelecimentos sediados em São Paulo, que dispõem de satisfatória infra-estrutura, como frota de caminhões e boxes nas Ceasas.

Entre os inúmeros problemas que afetam os pequenos produtores, destaca-se o fato de que o preço que lhes é pago sofre drásticas oscilações, não se constatando o mesmo em relação aos preços pagos pelos consumidores. A título de ilustração, vale mencionar ocorrido recentemente com o mamão Formosa, quando o preço pago ao produtor baixou de Cz\$ 8,00/quilo para Cz\$0,50, enquanto o preço pago pelo consumidor no varejo manteve-se praticamente inalterado. Essa situação ao lado dos demais problemas, inclusive a falta de recursos para o combate ao vírus do "mosaico", vem desestimulando os produtores, que já manifestam a intenção de não dar continuidade às plantações.

Diante de tal solicitação, estudo técnico da Cepac/Depex conclui que as distorções decorrem, principalmente, da pequena participação dos sistemas cooperativistas e do acentuado nível de especulação por parte de firmas compradoras e intermediárias.

O setor carece ainda de uma política agrícola eficiente que contemple a fixação de preços mínimos realistas, assistência técnica e creditícia, e a criação de uma infra-estrutura que fortaleça a produção e comercialização através do sistema de cooperativas.

Diante do exposto, Sr. Presidente e Sr. Senadores, quero fazer um apelo, desta tribuna, ao Senhor Ministro da Agricultura e ao Senhor Presidente da República, no sentido de determinar o estudo das causas dos problemas que estão afetando o setor da produção de mamões no sul da Bahia, assim como tomar as medidas cabíveis, a fim de assegurar a continuidade dessa promissora fonte de recursos para a economia e o povo baiano.

Era o que eu tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar a presente sessão, convocando uma extraor-

dinária a realizar-se 5ª-feira; dia 29, às 10 horas destinada a homenagear a memória do Ministro José Américo de Almeida, pelo centenário de seu nascimento.

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

(Levanta-se a sessão às 13 horas e 10 minutos.)

(*) ATO DO PRESIDENTE

Nº 211, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 52, item 38, e 97, inciso IV, do Regimento Interno e de 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 016138/87-2,

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

Senado Federal, em 13 de outubro de 1987.
— **Humberto Lucena**, Presidente.

(*). (Replicado por haver saído com incorreção no DCN, Seção II, de 14-10-87.)

ATO DO PRESIDENTE

Nº 214, de 1987

O Presidente do Senado Federal, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 52, item 38, e 97, inciso IV, do Regimento Interno, e de 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 014258/87-0,

Resolve retificar o Ato Nº 79, de 1980, desta Presidência, para manter aposentado, por invalidez, Urcy de Oliveira, Adjunto Legislativo, Classe "Especial", Referência NS-19, do Quadro Permanente do Senado Federal, nos termos dos artigos 101, inciso I, e 102, inciso I, alínea "b", da Constituição da República Federativa do Brasil, combinados com os artigos 428, inciso III, 429, inciso III, 430 incisos IV e V, 414, § 4º, e 434, inciso II, da Resolução SF nº 58, de 1972, e artigos 2º, parágrafo único, e 3º, da Resolução SF nº 358, de 1983, e artigo 3º, da Resolução SF nº 13, de 1985, e artigo 1º da Lei Nº 1.050, de 1950, a partir de 9 de setembro de 1987, com proventos integrais, observado o limite previsto no artigo 102, § 2º, da Constituição Federal.

Senado Federal, em 15 de outubro de 1987.

— **Humberto Lucena**, Presidente.

Replicado por haver saído com incorreções no DCN, Seção II, de 16-10-87.

ATA DE COMISSÃO

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

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

8ª REUNIÃO, REALIZADA EM 11 de SETEMBRO DE 1987

Aos onze dias do mês de setembro do ano de mil novecentos e oitenta e sete, às dez horas e vinte minutos, na Sala da Comissão de Finanças, presentes os Senhores Senadores João Menezes (Presidente), Mansueto de Lavor (Relator), Iram Saraiva, Afonso Camargo, Edson Lobão, Leopoldo Peres, Ruy Bacelar, Alexandre Costa, Pompeu de Souza 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. Presentes ainda, os Senhores Senadores Ronan Tito e João Calmon.

Deixa de comparecer por motivo justificado, o Senhor Senador Olavo Pires.

Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos da Comissão e convida o Dr. Aníbal Teixeira de Souza, Ministro-Chefe da Secretaria de Planejamento e Coordenação da Presidência da República para tomar assento à Mesa. A seguir, o Senhor Presidente passa a palavra ao Senhor Ministro que inicia seu depoimento agradecendo a honra com que foi distinguido para ser ouvido na Comissão e, em sua explanação, tece algumas considerações sobre o problema geral do planejamento no Brasil e os investimentos feitos na região Centro-Sul do País.

Prosseguindo, passa-se à fase interpelatória quando usam da palavra, pela ordem de inscrição, os Senhores Afonso Camargo, Leopoldo Peres, Pompeu de Souza, Ruy Bacelar, Ronan Tito, Iram Saraiva e o Senhor Relator, Senador Mansueto de Lavor, para as considerações finais.

Após o término dos debates, o Senhor Presidente agradece ao Senhor Ministro Aníbal Teixeira, o pronto atendimento à solicitação da Comissão e convida os Senhores Senadores Afonso Camargo e Pompeu de Souza para acompanharem o Senhor Ministro até a porta. A seguir, suspende os trabalhos até as quinze horas.

Reabertos os trabalhos, o Senhor Presidente convida o Dr. José Reinaldo Tavares, Ministro de Estado dos Transportes para tomar assento à Mesa. Em seguida, o Senhor Presidente concede a palavra ao Senhor Ministro que discorre sua explanação nos seguintes termos: A Ferrovia Norte-Sul como um instrumento básico, fundamental para uma estratégia de reorganização territorial da economia nacional; os modelos de estudos de viabilidade econômica no País; a contestação da prioridade da ferrovia comparando-se de alocação de recursos para sua implantação e, finalizando, faz uma análise retrospectiva da economia nos últimos trinta anos.

Prosseguindo, passa-se à fase interpelatória quando usam da palavra, pela ordem de inscrição, os Senhores Senadores Leopoldo Peres, Afonso Camargo, Iram Saraiva, Ruy Bacelar, Edson Lobão, Alexandre Costa, Dirceu Carneiro e o Senhor Relator, Senador Mansueto de Lavor, para as considerações finais.

Após o término dos debates, o Senhor Presidente agradece ao Senhor Ministro Reinaldo Tavares, o pronto atendimento à solicitação da Comissão e convida os Senhores Senadores Alexandre Costa e Afonso Camargo para conduzirem o Senhor Ministro até a saída.

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

ANEXO À ATA DA 8ª REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, CRIADA ATRAVÉS DA RESOLUÇÃO Nº 41, DE 1987, DESTINADA A APURAR IRREGULARIDADES DIVULGADAS NO JORNAL "A FOLHA DE S. PAULO", NA CONCORRÊNCIA PARA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NORTE-SUL E ANALISAR TODOS OS ASPECTOS DA VIABILIDADE SÓCIO-ECONÔMICA DAQUELA FERROVIA, DESTINADA A OUVIR OS SEGUINTE DEPOIMENTOS: DR. ANÍBAL TEIXEIRA DE SOUZA, MINISTRO-CHEFE DA SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA E DO DR. JOSÉ REINALDO TAVARES; MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, 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) — De acordo com a convocação que efetuamos, vamos realizar mais uma reunião da CPI da Ferrovia Norte-Sul, e teremos o depoimento do Ministro Aníbal Teixeira, que cedeu ao nosso convite e vem aqui prestar-nos esclarecimentos.

Convido o Ministro Aníbal Teixeira a fazer parte da Mesa.

Se V. Exª desejar que algum assessor lhe acompanhe poderá fazê-lo. (Pausa.)

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Convido o Dr. Wando Borges.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Sr. Ministro, quero comunicar a V. Exª que esta Comissão foi instalada de acordo com a seguinte resolução:

"Constitui Comissão de Inquérito, nos termos do art. 170, alínea "a", do Regimento Interno. É constituída no Senado Federal uma Comissão de Inquérito composta de nove membros para o fim de, no prazo de sessenta 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."

São estes os termos em que foi instalada e convocada esta Comissão. Então, de acordo com o que aqui estabelecemos, pergunto a V. Ex.^a se deseja fazer, a princípio, uma exposição, que poderá ser interrompida com apartes, ou, se V. Ex.^a preferir, poderá deixar os apartes para o final da sua exposição.

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Sr. Presidente, farei uma pequena exposição e tanto faz ser interrompido ou ser interpelado ao final.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Então V. Ex.^a tem a palavra pelo espaço de trinta minutos, para fazer a exposição que achar conveniente.

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Antes de mais nada, eu queria agradecer a oportunidade desta convocação, e dizer da nossa satisfação Sr. Presidente, de estar aqui nesta Casa, que tem tantas tradições e que aprendemos a respeitar em toda a nossa vida política. O tema proposto para a Comissão se divide em dois aspectos: o da concorrência e o outro, o aspecto relativo à importância econômico-social da ferrovia. Diria que vou me ater mais ao problema da importância do empreendimento, porque é realmente a matéria que toca mais diretamente à nossa área, que é o planejamento. Quero antecipar que não sou um especialista em transporte, não conheço realmente em detalhe os problemas técnicos que envolvem a construção, o desempenho, o rendimento de uma ferrovia desse porte.

Antes de entrar no mérito do projeto gostaria de tecer algumas considerações sobre o problema geral do planejamento no Brasil. Na verdade, essa questão levantada nesta Comissão vai ao cerne do problema do planejamento. O planejamento, ao contrário do que se pensa, exatamente o ordenamento, a tentativa de uma sociedade estabelecer objetivos a médio e longo prazos, principalmente numa era de escassez. Na verdade, se não existissem limitações o planejamento não seria necessário; tivesse o Estado recursos abundantes, tivesse a sociedade possibilidade de investir o que quisesse no que quisesse, não existiria realmente necessidade de um planejamento. Numa sociedade democrática, o planejamento entra em conflito fundamental, talvez com a própria essência da democracia. Aliás, quando planejamos a nossa vida particular, quando chegamos ao nosso gabinete e encontramos um roteiro de horário, que temos que ir a tal hora, pegar o avião a tal hora, tudo isso representa uma limitação à nossa liberdade. No Estado Moderno, o planejamento representaria isso. Tanto que nós procuramos, ao fazer o planejamento para o próximo quinquênio, ouvir ao máximo a sociedade brasileira; ouvimos 75 segmentos produtivos da sociedade na área industrial; ouvimos 19 segmentos da área agrícola, tanto do setor pecuário como do setor agrícola propriamente dito, ouvimos todos os segmentos, que chamamos segmentos frágeis da sociedade, bóias-frias, os sem-terra, favelados, para conseguirmos captar essa vontade de fazer um planejamento que representasse o máximo possível a vontade coletiva. Fizemos uma pesquisa aqui no Congresso, talvez uma pesquisa até muito exaustiva, porque foram mais de 400 itens respondidos por 274 Deputados e Senado-

res, onde também procuramos captar o que seria assim a vontade da Constituinte. E nesse esforço, obviamente, chegamos a um volume de demandas muito maior do que aquilo que é necessário. E ocorre isso normalmente; quando se quer compatibilizar planejamento com a escassez de recursos, muita coisa fica de fora e sempre são questionadas aquelas coisas que entram, que o Estado resolve dar prioridade.

No caso particular do Brasil, nós vivemos uma fase de limitações de recursos, limitações decorrentes de uma dívida externa muito grande, 114 bilhões de dólares, feita em função de empréstimos ao invés de capital de risco, uma limitação grande interna, já que temos uma dívida interna muito grande, que leva cerca de 23% do orçamento, só de pagamento dos juros dessa dívida interna, e sobra pouco para o investimento. Remetemos recentemente ao Congresso o orçamento de 1988, onde se configura mais ou menos o mesmo quadro; 20% apenas dos recursos serão investidos nas funções básicas do Estado; 17% com o pessoal; 20% para o pagamento dos juros da dívida interna; 20% para reforço às empresas estatais, e os restantes para remessa aos Estados e municípios.

Então, as limitações existem, os Srs. Senadores sabem melhor do que a administração central, que existem limitações de recursos. Então, como justificar, por exemplo, essa opção de fazer essa estrada de ferro? Em primeiro lugar, a decisão de fazer alguma obra, de empreender algum programa, é uma decisão política. O Governo decide que determinado investimento é prioritário sobre outros. Quase que seria impossível assim, em termos científicos, dizer o que é importante e o que não é importante. Nós, por exemplo, estamos investindo em bolsas de estudo para estudantes que vão ao exterior, uma quantia maior do que vamos investir na Norte-Sul. Alguém poderia questionar; bem, nós já temos aqui universidade, já temos aqui cursos de extensão universitária, já temos aqui PHD, por que então fazer esse investimento? E o futuro tem sempre um preço. A Nação brasileira se caracteriza realmente por ter um povo, uma cultura, uma sociedade muito dinâmica, os processos internos são muito dinâmicos, então, ao fazer essa opção, o Governo realmente tem que ser questionado. Em primeiro lugar, nós iríamos verificar o tamanho dessa opção, já que, na verdade, a única grande obra do Presidente José Sarney seria essa ferrovia.

Fez-se uma opção, tendo em vista a escassez de recursos, por otimizarem investimentos já feitos. Estamos na área rodoviária fazendo um volume de obras pouco expressivo. Mas, na verdade, estamos planejando consertar 25 mil quilômetros de estradas, isto é, consertá-las, o que não dá muito IBOPE. Embora tenhamos perdido 43 mil vidas no ano passado, em acidentes de veículos. É uma coisa que passou a ser importante e uma decisão em função da escassez. Vamos construir 1.700 quilômetros de estradas por ano, lembrando que alguns Governos, os da Revolução, fizeram 5 mil quilômetros por ano.

Na área ferroviária, vamos reaparelhar estradas de ferro, eliminar alguns nós que ocorre em alguns sistemas ferroviários, que limitam os sistemas ferroviários, todos feitos para transporte de 20 milhões de toneladas, por exemplo, e que ficam

limitados a 6 milhões, por falta de um investimento de 75 milhões de dólares.

Foi uma opção pela economia.

No setor siderúrgico, vamos fazer a mesma coisa. Temos, hoje, condições de fazer expansão de siderurgias com apenas 800 dólares por tonelada ali implantada. Aliás, é um momento feliz da vida brasileira, porque podemos aumentar 10 milhões de toneladas no parque siderúrgico com investimentos muito modestos.

A mesma coisa ocorre em quase todos os setores. No setor hidrelétrico temos que chegar a 91, com aumento de quase 40% da capacidade instalada. Temos recursos e até investimentos feitos por antecipação que, paradoxalmente, neste momento de escassez, nos sobrecarregam. Nos Governos passados foram comprados 10 bilhões de dólares de equipamentos que não foram utilizados, e sobre os quais já pagamos 10 bilhões de dólares de juros.

Vejam os Srs. o que é o problema da decisão política de um Governo. Nós antecipamos compras que representam um impacto de 20 bilhões de dólares. Compramos 10 bilhões de equipamentos. Não os usamos. Eles foram comprados com 10 anos de antecipação. Esse problema da decisão da ferrovia Norte-Sul é um programa que realmente tem que preocupar, por que o Governo fez essa opção? Do ponto de vista numérico, essa opção não representa muito peso no orçamento. No orçamento do ano que vem, por exemplo, isso representa 0,25% do orçamento.

Do ponto de vista do orçamento específico do transporte representa 3,75% do orçamento. Então, é realmente um investimento relativamente pequeno. A única grande obra do Governo Sarney.

Por que essa obra? Em primeiro lugar, vamos tentar justificá-la do ponto de vista regional. Surpreendentemente eu confesso, até para a minha pessoa, verificamos no Brasil que as empresas estatais precisavam fazer investimentos lógicos que tivessem retorno. Elas acabaram caindo na filosofia normal de uma empresa, investir em função do mercado. Fazia-se, então, uma hidrelétrica quando existia uma capacidade de absorção daqueles quilowatts. Fazia-se uma estrada quando ela tinha uma demanda de fretes necessários. Esta opção acabou sendo a normal das empresas estatais. E o que encontramos hoje? Encontramos uma dada surpreendente. Fazemos um discurso sobre o Norte e o Nordeste, que são Regiões pobres, que precisam de investimentos, etc. Mas, na série histórica dos últimos 10 anos, o Governo investiu 3 vezes mais recursos *per capita* na população do Centro-Sul. Cada nordestino recebeu apenas 1/3 do que o Governo investiu. Fazemos um discurso em prol do Nordeste, mas o Governo está investindo 3 vezes mais, *per capita* no Sul.

A função do Estado, que seria eliminar os desequilíbrios regionais, passou a ser um instrumento de aumentar e agravar isso. Eu, então, procurei aprofundar a razão disso. As empresas, por uma questão normal, empresarial, passaram a optar pela decisão do investimento em função do mercado. Existe um mercado no Sul que atrai normalmente os investimentos, tenho os números exatos aqui, posso passá-los depois ao Presidente. É uma coisa realmente muito chocante. Fazemos muitos discursos e mandamos para o Nordeste 2 bilhões de cruzados, e, de repente, precisa fazer um linhão

no Centro-Sul, e precisamos aí de vinte e cinco bilhões e ninguém toma conhecimento disso. Daí se preenche, talvez, milhares de metros quadrados de jomais por causa de um bilhão e setecentos milhões que mandamos para a seca verde.

A primeira decisão do Governo, se ele vai fazer um novo investimento apenas, seria onde investir, e acabamos investindo nessa ferrovia Norte-Sul, que tem, aí, o seu significado regional de compensar um pouco os investimentos que têm sido feitos no Centro-Sul. Poder-se-ia dizer mais; que a dinâmica do processo de desenvolvimento regional brasileiro está também a reclamar esse investimento do ponto de vista do próprio equilíbrio regional. Lembro aqui um caso interessante, fui Diretor de Imigrações Internas do Governo Juscelino e, nas secas de 1957 e 1958, no Nordeste, fizemos opção de levar cerca de oitocentos mil nordestinos para regiões pioneiras, uma delas foi o Maranhão e outra foi o Paraná. Pois bem, recentemente estávamos comentando com o Governador do Paraná, esse Estado perdeu um milhão e duzentos mil habitantes nos últimos dez anos. Uma região que foi de pioneirismo, como o Paraná, chegou em seu ponto, em termos populacionais, de perder população. E onde está essa população? Paradoxalmente parte dessa população está nessa região que vai ser servida por essa Norte-Sul. Quer dizer, o Brasil está tendo realmente uma fronteira interna. Tivemos uma migração do campo para a cidade muito expressiva, de dez milhões de pessoas nos últimos dez anos. Mas no mesmo período talvez tenhamos uma migração de quatorze milhões de pessoas, que saíram do campo para o campo. E essa população foi exatamente para essa região, que tem cidades que dobraram de população em um ano. Então, é o novo Oeste brasileiro, essa região tem uma dinâmica muito grande. Como podemos analisar essa ferrovia do ponto de vista econômico?

Em primeiro lugar, sabemos que a ferrovia "assusta", porque depois que fizemos a Ferrovia do Aço, ficamos assustados, a ferrovia que teve mais de 20%, ela poderia ter sido feita com menos de 40% do dinheiro, porque ela foi feita com um perfil muito exigente, para alta velocidade. É uma ferrovia para transporte de carga pesada, não se justifica, conheço ferrovias da Libéria que, mesmo enfrentando situações de adversidade topográfica, não têm esse perfil; além do erro de planejamento, erros de compra. Para terminar a Ferrovia do Aço, precisamos de 150 milhões de dólares. Pois bem, temos nos almoxarifados equipamentos da ferrovia no valor de 300 milhões de dólares que não vão ser usados. Vejam o absurdo disso.

Acho que é muito justa a preocupação do Senado. Comparativamente, que se faça essas duas ferrovias, ambas para carga pesada e para o minério. Diríamos que o perfil dessa ferrovia é excepcionalmente bom; terá apenas 1% de obra de arte, que é uma ponte de 1.100 metros sobre o Tocantins. Ela tem um perfil semelhante ao da Libéria, um perfil descendente, que permite um consumo muito baixo de combustível por quilômetro. Então ela, sobre esse aspecto, é muito boa. É uma ferrovia que pode ser construída a preço muito baixo, por suas características. E ela atende a uma série de demandas; quais são essas demandas? Em primeiro lugar, incorpora uma área de extrema potencialidade. Olhando o mapa

do Brasil, sonhamos em usar a Amazônia como uma reserva nacional de terras. A opção de crescimento da agricultura brasileira é séria. Temos uma opção por produtividade e por aumento de área. Quando elaboramos o programa de Governo tivemos que chegar a um quantitativo de aumento de área em relação à produtividade. Acaba se dividindo isso; uma parte é aumento de produtividade e outra parte terá que ser aumento de área, mesmo porque, quando você aumenta, a enor de alguns insumos que são importados, então, a estratégia de expansão da agricultura brasileira esbarra automaticamente no aumento de área. E esbarra, também, no aumento de área em função exatamente do problema fundiário brasileiro. Temos uma pressão muito séria e essa perda de população do Paraná se deve muito ao fracionamento da propriedade pelo direito de sucessão. Nós estamos lutando para fazer a reforma agrária, e morrem no Paraná, por exemplo, 40 mil pequenas propriedades em alguns anos.

Quer dizer, as propriedades maiores trazem as pequenas. Então, precisamos, também, de áreas maiores para localizar as famílias. Nesta região estamos encontrando exatamente o espaço necessário para isso. Aliás, as populações estão indo naturalmente para essa região. Então, tínhamos a esperança de que a Amazônia fosse o grande depósito de terras onde pudéssemos realmente alocar recursos para a expansão de áreas plantadas no Brasil e verificamos, realmente, que isso foi um equívoco. Há limitações ecológicas no uso das terras da Amazônia, há limitações agrícolas; as terras, depois de tirada a cobertura vegetal, sofrem um desgaste imediato. Há terras agricultáveis na Amazônia, mas são pouco significativas em relação ao tamanho da região. Então, fizemos a grande opção da agricultura do cerrado: pela topografia, pela precipitação pluviométrica, pela facilidade que se tem, nessa topografia, de se utilizar a mecanização, enfim, por uma série de razões. Essa estrada incorpora 36 milhões de hectares na economia agrícola brasileira. Já está incorporando naturalmente. Já temos beneficiadas por essa área de influência da ferrovia, cerca de quase 6 milhões de toneladas de grãos. Mas essa equação estaria falha por um fato importante. Realmente, sempre descuidamos do aspecto transporte, e hoje estamos pagando preço mínimo igual em todo o Brasil, mas na verdade, em algumas áreas, o Governo paga o preço mínimo ao agricultor e gasta, depois, 40% do preço do produto para transportar esse produto, porque usa o transporte rodoviário. A solução rodoviária é muito mais fácil, o investimento é muito menor por quilômetro, mas, acima de 500 quilômetros, a solução barata é a ferrovia, que representa uma economia de 70% de combustível. Dependendo do perfil da ferrovia, fica até mais barato. Então, esse investimento abriria uma perspectiva muito interessante porque estamos perdendo alguns mercados internacionais de soja, em função, exatamente, da grande quilometragem de transporte rodoviário que a nossa soja produzida no cerrado tem que fazer. Ela tem que andar por rodovia mais de mil quilômetros para atingir o porto, ou o de Vitória, onde existia o estrangulamento — que está sendo eliminado agora — que é o da Costa Lacerda. Esse estrangulamento faz com que o sistema de ferrovia, que vai até o litoral do Espírito Santo, que podia transportar 20 mi-

lhões de toneladas, baixar para 6 milhões de toneladas. O estrangulamento ocorre em Belo Horizonte. Isto está sendo eliminado. Mas, mesmo eliminando esse estrangulamento, temos um percurso de muitos quilômetros de estradas de rodagem; ou, se fizermos opção pelo Porto de Santos, a coisa torna-se ainda mais grave. Então, jogariamos uma parte dos cereais produzidos nessa área, via Carajás, no Maranhão. Com isso ganharíamos cerca de 1.500 quilômetros de eliminação de transporte rodoviário e 2 mil milhas marítimas em relação ao mercado internacional, vale dizer, os produtos nessa região chegariam ao mercado internacional 30% mais barato, sem nenhuma discussão. Teríamos um fator competitivo muito forte.

Além da produção de grãos, que já é uma tradição já configurada nessa região, temos um outro fator importante: o Brasil está, hoje, exportando 350 milhões de dólares de celulose de fibra curta. V. Ex.^a sabem que a celulose de fibra curta teve pouco espaço no mundo porque ela realmente tem uma demanda limitada. Com a introdução das técnicas de impressão moderna — o Senador Pompeu de Sousa está aí, conhece muito bem isso — em que se eliminou a necessidade da resistência mecânica do papel, que demandava o papel de fibra longa, e passamos para a necessidade do papel com superfície mais homogênea, a celulose de fibra curta, que não há necessidade de resistência mecânica, já que a impressão é *off set*. O mercado mundial de fibra curta explodiu e o Brasil tem condições de ocupar esse mercado. De importador de papel, o Brasil passou a exportador, já com um faturamento de 350 milhões de dólares. Pois bem, podemos dar um pulo nisso e pegar uma fatia de 3 bilhões de dólares anuais com a fibra curta. Mas — e aí vem o estrangulamento — nós temos o problema das áreas contíguas, planas, de precipitação pluviométrica entre 900 e 1.200 ml, que não existem mais disponíveis, porque elas foram abocanhadas por culturas que dão maior rendimento, como a do eucalipto.

Então, podíamos, no eixo dessa ferrovia, e esse é o plano que está apostado, ter três complexos de produção de celulose, dando um salto significativo e tendo o Brasil definitivamente dono do mercado mundial de papel de fibra curta. E para isso há investimentos e motivações internacionais. Este é um outro aspecto muito interessante.

Teríamos condições também, nesse eixo, de escolher aqueles produtos que dão condições competitivas ao Brasil, especialmente, por exemplo, o ferro gusa. Podemos produzir, para exportação, mais 4 milhões e 700 mil toneladas de ferro gusa/ano nesse eixo. E o que é mais importante, já estão se transferindo e montando a indústria de ferro gusa porque temos lá as matérias-primas necessárias para isso. Temos um minério de alto teor, temos o carvão vegetal disponível, temos área para reflorestar, para fazer a reposição florestal. Esta é uma outra equação.

Ferroliga nem se fala. O Brasil pode produzir nesse eixo um ferroliga com preço de 35% do ferroliga produzido, por exemplo, no Japão, porque os insumos do ferroliga são todos totalmente dominados pelo Brasil. Quer dizer, é o carvão vegetal, que tem alto teor de carbono fixo, é a eletricidade, que vamos ter em grande quantidade nessa região, e é, finalmente, o minério. Temos

quartzo à vontade, podemos, então, ocupar definitivamente o mercado também de ferroliga no mundo.

Acho esta uma oportunidade muito boa para o Brasil. É possível mobilizar os recursos internacionais, se for o caso, para ajudar na construção dessa ferrovia, porque ela tem uma justificativa econômica muito boa, ela responde à alocação de recursos numa área que tem sido sacrificada pelo Estado. Como disse aqui, é um dado surpreendente, realmente, que o Governo está gastando no Nordeste, ou seja, cada nordestino está recebendo um investimento público de 1/3 do que recebem os do Centro-sul. O Estado, em vez de eliminar o desnível regional, o está agravando. É uma área que vai ajudar na reforma agrária porque tem motivação, está atraindo normalmente a população.

Estamos fazendo um esforço, programamos colocar 150 mil famílias no ano passado e 300 mil famílias na reforma agrária este ano. Pois bem, conseguimos colocar apenas 11 mil famílias. Mas, enquanto não se conseguiu fazer isso, naturalmente estamos fazendo com que, nessas regiões apareçam 120 mil novas propriedades por ano. Na verdade, está-se dando uma reforma agrária. Se o Estado entrar — e a morte do Ministro Marcos Freire foi muito ruim, porque ele encampou essa idéia — teremos três ângulos de ataque da reforma agrária: a reforma agrária propriamente dita, nas áreas de tensão social. Teremos que desapropriar os latifúndios, dividi-los e distribuí-los aos bóias-frias, aos posseiros, aos meeiros, por um lado, e também teremos que humanizar o processo de ocupação dessas novas áreas, diminuindo as tensões que existem, as mortes, os crimes que existem. Essa ferrovia seria um instrumento importante disso, porque não podemos fazer com que essas populações tenham essa adversidade de não terem sequer meios de comunicação.

Efetivamente, essa ferrovia tem uma significação muito grande. E podemos dizer mais, que não fomos nós que inventamos isso. Desde o Império que se fala nessa ferrovia. Todos os planos ferroviários do Brasil traçaram essa ferrovia, exatamente com pequenas diferenças em quilômetros. Elas foram lembradas por André Rebouças, em 1870, pelo Plano Bulhões e por Paulo de Frontin. As maiores autoridades brasileiras na história das ferrovias traçaram esse perfil. Ele é impositivo porque a nossa economia era de exportação. Então, o que acontecia? Construimos as ferrovias comunicando o litoral com o interior, sempre no sentido horizontal ao mapa do Brasil.

Mesmo em Minas Gerais a nossa economia ficou estrangulada. Enquanto produzíamos minérios nobres — ouro e prata — eles transportavam isto em lombo de burro. Quando começamos a descobrir minério de maior valor, mas também de maior peso específico, tínhamos de fazer a opção que Teófilo Otoni fez: o traçado da ferrovia da Vale do Rio Doce, que acompanha a Serra do Mar até conseguir uma brecha para escapar para o Oceano Atlântico.

Então, todas as nossas estradas de ferro foram construídas nesse sentido. Esta estrada agora iria unir essas pontas. Teria um sentido de integração do sistema ferroviário brasileiro. Esse é o argumento.

Outro dado interessante que acho muito importante: as potencialidades que exploramos em hidroelétricas praticamente se acabaram no Centro-Sul. Entendo que agora é a vez do Norte e do Nordeste. Assim sendo, teremos de jogar, realmente agora, investimentos exatamente nas hidroelétricas, no rio Tocantins, Cana Brava, Serra da Mesa, Peixe, Porto Nacional e Carolina. Essas hidroelétricas terão de ser construídas, elas serão construídas. Pois bem, essa ferrovia possibilita a economia de transporte dos materiais pesados necessários a essas construções, especialmente o aço e o cimento. Teremos uma economia de transporte de 1 bilhão de dólares em relação ao transporte rodoviário clássico. Quase metade do preço desta ferrovia economizaremos na construção dessas hidroelétricas. Isto é um fator muito importante porque só de consertos e reforço de pontes para levar materiais para Tucuruí gastamos 35 milhões de dólares, e talvez 300 milhões de frete a maior se fosse o sistema rodoviário. Então, há uma série de implicações, acho que isso deve ser considerado porque ela tem um significado muito grande. A partir daí vemos que é realmente uma obra de grande significação. Ela está cercada de muita polêmica, em um momento de escassez. Acho que ela tem de ser discutida, pensada, mas acredito que possa também dar um exemplo da qual a Vale do Rio Doce já é doutora. Fizemos a Ferrovia Carajás com uma economia, em relação ao projeto original, de 1 bilhão e 200 milhões de dólares. O projeto feito pelos americanos e pela própria Vale, na hora da implantação economizamos essa quantia citada. E já estamos vendo que estamos conseguindo economizar já antes de começar a ferrovia, melhorando, assim, algumas características do seu projeto.

Era o que tinha a dizer. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Comunico aos Srs. Senadores que temos aqui, como norma, fazer aquele juramento antes do depoimento. Mas os ministros não vieram convocados aqui e sim convidados. Daí a razão de não terem feito juramento costumeiro.

Agora passaremos ao período de inquirição, de perguntas, e peço apenas aos Srs. Senadores que não façam uma interpelação cruzada. Façam a pergunta, vamos deixar para dar a resposta depois. Se quiserem um esclarecimento, voltaremos a palavra à pessoa que fez a pergunta a fim de que não fique uma conversa sem se chegar a lugar algum.

Concedo a palavra ao primeiro orados inscrito, Senador Afonso Camargo.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, Sr. Ministro:

Realmente é muito importante a presença do Sr. Ministro na nossa Comissão porque S. Ex.^a vem aqui como homem de planejamento, o que já, inclusive, demonstrou claramente na sua exposição, e é um mineiro. Os mineiros, entre outras qualidades políticas, são homens que, sei, cuidam muito do dinheiro. Essa é uma fama dos mineiros: "Homens que procuram cuidar bem dos recursos financeiros".

A minha preocupação sempre foi essa, ou seja, a sua preocupação externada, de que realmente

administrar um país com poucos recursos é exame de alternativas.

Quando me coloquei contra a Ferrovia Norte—Sul, evidentemente, não foi contra a obra em si, mas pela forma pela qual a obra estava sendo iniciada. Na minha opinião, completamente fora dos trilhos. E, com mais razão ainda, senti-me na obrigação, porque estava recém-saído do Ministério dos Transportes e essa obra jamais havia sido cogitada durante a minha gestão.

Aqui, procuramos fazer isto sem qualquer emocionalidade porque houve momentos em que se colocou essa questão como se fosse quase não uma Ferrovia Norte—Sul, mas um conflito entre o Sul e o Norte, o que não existe, tanto que o comportamento que tivemos com relação a esta Ferrovia foi exatamente o mesmo que tivemos com a Ferrovia da Produção, no Estado do Paraná, para a qual mandamos uma Comissão de seis elementos para estudar exaustivamente a viabilidade econômica, porque trata-se de problema de recursos públicos, e temos que cuidar muito bem desses recursos.

Gostaria de fazer apenas algumas observações porque, no momento, exerço esta função de um promotor que, às vezes, é desagradável. Mas é minha obrigação ressaltar que, quando V. Ex.^a falou que é a única obra do Presidente José Sarney, entendo que esse problema de grande obra às vezes se confunde com a de obra grande. Entendo que as grandes obras às vezes não são maiores obras. Estamos em vias — e sei que o Governo tem interesse nisso — de aprovar o vale-transporte obrigatório, o que, na minha opinião, é obra muito maior do que qualquer ferrovia, pelas repercussões sociais que terá. Inclusive, aquele problema de conservação de estradas, citado por V. Ex.^a, é um projeto da mais fundamental importância, como anunciamos naquela ocasião e que o Presidente anunciou no Congresso da CNTC. E folgo saber que isto está continuando, porque em nada adianta criar coisas novas se não se conserva aquilo que já existe.

O problema dos percentuais de custos da Ferrovia Norte—Sul com relação aos orçamentos, não me parece ser o problema fundamental. Creio que o fundamental é, exatamente, examinar os critérios dentro dos quais ela será construída e a outra parte que V. Ex.^a expôs, que seriam as vantagens da sua construção.

Eu diria mesmo, com relação àquelas afirmações de V. Ex.^a em relação ao Nordeste que também tenho esta opinião. Entendo que falta o planejamento integrado porque citam-se. E quando, às vezes, se colocam em clima um pouco impactante, que o desenvolvimento da Região Centro—Oeste depende da Ferrovia Norte—Sul, não é verdade. O desenvolvimento de uma região depende de uma série de providências, inclusive da infraestrutura de transportes, que pode ser por ferrovia, por rodovia ou hidrovia, tanto que, no Nordeste, deve V. Ex.^a ter conhecimento disso, temos um problema grave porque, há muito tempo, o Banco Mundial, para fazer os seus financiamentos para a Rede Ferroviária Federal, insiste que sejam desativados vários trechos de ferrovias do Nordeste, sinal de que o fato de fazer a ferrovia não significa que desenvolveu a região. Até hoje não desativamos nenhum trecho e entendo que não se deva desativar. Desde que já exista a ferrovia, vamos procurar exatamente desenvolver a região para

que haja produção para se transportar por aquelas ferrovias que já existem. É difícil estar desativando ferrovias que já existem no Nordeste e estar construindo ferrovias para desenvolver outras regiões.

Assim, é importante que se coloque que ninguém é dono da verdade, e o nosso objetivo aqui é exatamente — e gostei muito da forma da exposição de V. Ex^a, que veio numa linha muito criteriosa, muito racional — de ver o que é melhor para o País, o que é melhor para os recursos do Orçamento.

Sabe V. Ex^a que houve um problema, que nada tem a ver com as nossas denúncias, que é a eventual fraude que teria havido na concorrência. Realmente, esse é um assunto que está sendo examinado pela comissão. Não tem nada a ver com a exposição de V. Ex^a, mas entendo ser bom que se registre que isso deixou a Valec com uma imagem ruim. Depois, ao final, quero mostrar uma proposta que me parece seria razoável. A Valec está ficando como a Sunamam: houve época, quando assumi o Ministério, que pensamos até em mudar o nome da Sunamam porque o nome fica marcado. Quando se fala em Valec, já se começa a pensar naquela concorrência. Tanto assim é que — não sei se V. Ex^a tem conhecimento disso — quando veio aqui o jornalista Jânio de Freitas, eu disse a ele que, V. Ex^a tem conhecimento disso. Quando veio aqui além de jornalista, tinha passado a ser um economista, porque, com a denúncia que ele fez, a Valec na segunda abertura de propostas passou a admitir um desconto máximo de 15%, passou de 10 para 15%. Então, como fatalmente, nesse tipo de concorrência de preço base, todas as empreiteiras dão o desconto máximo, já economizamos com denúncia dele 5% do valor da obra. No caso dos 2 milhões e 400, teríamos economizado 120 milhões de dólares. Então, foi boa a denúncia para o contribuinte e também para as verves de V. Ex^a.

O problema de viabilidade, temos discutido muito, porque o Geipot, que é um órgão de planejamento — é um órgão, a rigor, até mais vinculado com a Secretaria de Planejamento e V. Ex^a do que o próprio Ministério dos Transportes — deixou aqui, na exposição feita pelo seu Presidente, o Cel. Stanley Forte, bem claro, citando inclusive esse estudo do Prodiat, que havia uma outra opção, inclusive aqui considerada tecnicamente econômica, que seria a opção de usar a forma hidroviária para se desenvolver da mesma forma a região e para transportar, e que a decisão foi política de fazer a ferrovia. Só que, no equilíbrio que existe aqui entre as duas opções, o Geipot considerou o custo da ferrovia total em 1 bilhão e 400 milhões de dólares, quando ela estava prevista para custar 2 bilhões e 400 milhões de dólares, então, no caso, se fosse considerado o custo de 2 bilhões e 400 milhões seriam evidentes as vantagens de fazer a hidrovia. Ficamos sempre com essa dúvida, se não seria mais interessante para o País se optar por uma solução hidroviária, até porque, em matéria de economia de combustível, que foi citada por V. Ex^a, na hidrovia se economiza muito mais do que na ferrovia.

O problema de disponibilidade financeira que V. Ex^a citou, eu queria saber de V. Ex^a — isso é uma pergunta que faço para resposta — onde está aquela hipótese da tal firma alemã que o Presidente da República citou para a opinião pública brasileira e nunca se falou nesse assunto.

O Brasil é um País **sui generis**. Pelo menos deveria se dizer que aquilo foi um engano ou não foi, ela vai financiar mesmo, alguma coisa tem que ser feita em relação àquela proposta da **De Consult. E**, como V. Ex^a inclusive citou e confirmou mais uma vez, as grandes vantagens vão acabar saindo mesmo como corredor de exportação, e hoje tenho a convicção de que as ferrovias rentáveis mesmo são aquelas que podem transportar alta densidade de cargas. Isso acontece quando são corredores de exportação.

A minha sugestão a V. Ex^a, que sei que está interessado em dar a melhor solução nesse processo é a de que não seria melhor eliminar a Valec desse processo todo, que, me parece, não tem mais o que fazer, e deixar que esse corredor de Carajás seja ampliado pela Vale do Rio Doce, se existe necessidade de desenvolver mais a região e se construir mais produtos agrícolas para fazer o famoso transporte combinado de cargas que a Vale defende tanto, porque barateia minérios e produtos agrícolas? Não seria melhor aquele trecho do Norte ser entregue à Vale do Rio Doce e esta ir fazendo, gradualmente, na medida que achar conveniente — isso é outra pergunta que faço — se em torno da ferrovia de Carajás já se desenvolveu alguma coisa em matéria de projeto agrícola para começar a fazer esse transporte combinado? E aqui, no Sul, poderia ser feito pela Rede Ferroviária Federal que é quem opera toda essa região de cá, que seria o corredor para o porto de Vitória.

Fico satisfeito, V. Ex^a me dá oportunidade de, fora das emoções, dar opiniões de como essa coisa poderia ser colocada de maneira mais conveniente para o Erário, porque nossa intenção é, só esta, defender o dinheiro do contribuinte, que é a nossa função aqui, V. Ex^a foi parlamentar tantos anos e sabe que é nossa função como Senadores.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a tem a palavra para responder duas ou três perguntas. Não sei se V. Ex^a anotou.

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Em primeiro lugar quero agradecer as palavras generosas do Senador, com o qual já tive o prazer de trabalhar em outras oportunidades.

A primeira questão é o problema hidrovia versus ferrovia, realmente, em termos de custos de tonelage/quilômetro, a hidrovia ganharia. Teríamos aí alternativa do Tocantins e do Araguaia. A do Tocantins teria alguns problemas. Vamos jogar nesse rio uma série de hidroelétricas, cerca de 5 hidroelétricas. Há sempre um conflito entre a água a ser turbinada e a água para formar a lâmina d'água de navegação. Então, realmente, isso teria que ser pensado. Eu vi uma estimativa de um investimento de 1 bilhão e 300 milhões de dólares para fazer essa compatibilização, inclusive com as eclusas. É um problema a ser pensado. Não há uma tradição grande ainda do sistema hidroviário. Esse conflito sentimos bem no Rio São Francisco, quando temos um problema de navegação. Embora tenha sido planejada Três Marias, a fim de garantir uma lâmina d'água para a navegação do São Francisco, freqüentemente, especialmente em determinada época do ano, ocorre esse conflito entre a possibilidade de ter essa lâmina d'água ideal para a navegação e a água a ser turbinada na usina de Três Marias.

Então, este problema existe e, no caso mais grave, o percurso mais próximo seria o do Araguaia. Mas os estudos hidrologicos do Araguaia revelam que essa lâmina d'água, em períodos muito grandes do ano, mais de 4 meses, é de apenas 70 cm. Teríamos, então, realmente um estrangulamento muito grande, teríamos que fazer obras de arte muito grandes e aí passaria dos 4 bilhões de dólares. Embora a idéia natural que se tenha, realmente, seja: por que não optar agora por uma hidrovia? Acho que a ferrovia complementa, ela vai ter uma parte hidroviária grande na Bacia Amazônica conectada a esta ferrovia, seria uma modulação de transporte. Esta, a explicação que encontro.

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

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Pois não.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Esse problema da hidrovia tem sido uma polêmica grande aqui na Comissão, infelizmente houve uma dificuldade de agendar um momento para a Engenharia Rondon, que é a mais conhecida, mais tradicional, mais especializada em hidrovias. Ela tem aqui um estudo que vou passar às mãos de V. Ex^a, porque acho muito importante V. Ex^a ler esse trabalho, que é sobre todo esse processo da hidrovia Tocantins—Araguaia, porque, segundo as declarações que constam aqui, ela escreve e assina, as dificuldades não existem dessa forma. Passarei a V. Ex^a.

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Com muito prazer eu aceito.

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

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Parece-me que aquele oferecimento da empresa da Alemanha para financiar foi um engano. Nunca consegui chegar, realmente, a não ser pelos jornais, ao nome dessa empresa.

O que acho, em termos internacionais, e aí entra uma série de variáveis, no caso, por exemplo, da transformação de parte da dívida em capital de risco, poderíamos motivar empresas ligadas diretamente ao interesse do frete. Acho que aí estaria o grande ramal. Na medida em que nós vamos produzir 4 milhões e 700 mil toneladas de guza, vamos produzir 1 milhão e 700 mil toneladas de ferroligas, nós podemos ter ali umas 4 ou 5 mini-steel da ordem de 300 mil toneladas cada uma, nós vamos ter ali possibilidade de transportar o **chip** ou a própria celulose, ou a pasta mecânica. Podemos entrar associadamente a isso, inclusive, pedi a uma pessoa que é especialista em transportes de massas para empracamento de madeiras com o fim de processamento de celulose que examinasse uma hipótese que eu achei interessante, que jogássemos 3 módulos de produção de celulose no eixo dessa estrada, utilizando o próprio eixo da estrada como elemento de empracamento, nós teríamos uma redução no custo do empracamento muito significativo. Mas isso é uma hipótese. Aí nós poderíamos motivar as indústrias de celulose que ali iriam se instalar a entrarem como sócias na ferrovia, já que cada uma usaria 300 quilômetros de estradas para fins de empracamento de madeira. O problema

seria realmente compatibilizar isso, o que hoje é plenamente possível, com o sistema de controle eletrônico de tráfego, compatibilizar com o sistema normal de funcionamento da ferrovia. Essa seria uma hipótese.

A outra seria realmente a associação com capitais que tivessem interesse em parte do equipamento, quer dizer, é uma modalidade de atrair realmente isso. Encontrar uma empresa que assumisse sozinha a responsabilidade, eu não acho fácil, tendo em vista a longa duração e maturidade do empreendimento, porque o empreendimento não nasce numa área que já tenha a oferta de transporte necessária para criar uma resposta a curto prazo para o investimento em termos de oferta de carga. Então, acho que teríamos realmente que buscar uma associação.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Quando o Presidente anunciou que a empresa alemã iria construir com os seus recursos e, depois de 30 anos devolveria o patrimônio ao Brasil, achei um excelente negócio. Mas não apareceu a empresa.

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Podemos chegar a uma outra equação, talvez dividindo um pouco disso com 5 ou 6 empresas, uma da área de celulose, outra da área da aciaria. Ai, sim. Mas acho que esse global foi, realmente, um engano. A empresa — parece — era mais de consultoria do que de investimentos.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Sr. Ministro, aproveite a oportunidade para informar a V. Ex.^a que a Comissão tem uma carta que essa empresa, a DE CONSULT, enviou propondo várias modalidades de participar na ferrovia, está nos arquivos da Comissão.

Sr. Ministro, V. Ex.^a continua, agora, com a última pergunta para responder.

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Acho que a última pergunta é mais uma contribuição. Achei lógico estender, fazer com que o processo de construção fosse entregue à Rede Ferroviária, na parte sul, e a parte norte à própria Vale do Rio Doce, que já se mostrou muito competente para gerenciar implantação de estradas de ferro, inclusive com o exemplo que dei de economia de mais de um milhão de dólares na implantação da Ferrovia Carajás.

Agradeço e, depois, gostaria de ter esse trabalho. Ele é muito importante.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Continuando, temos, agora, o Senador Leopoldo Peres, que terá o prazo costumeiro para fazer as suas perguntas.

O SR. LEOPOLDO PERES — Sr. Ministro, inicialmente, quero cumprimentá-lo porque, pela primeira vez, vejo um Ministro de Estado não pertencente ao Nordeste vir ao Senado Federal ou a uma de suas Comissões e confessar, tranquilamente, que o Governo Federal — e não estou dizendo este Governo — investe três cruzados no Centro-Sul, contra um cruzado no Norte-Nordeste. Isto é mais do que uma constatação; é apenas um escândalo. Escândalo contra o qual sinto que V. Ex.^a também se rebelar, como todos nós, brasileiros que somos, mesmo os do Sul, que têm consciência da necessidade da unidade nacional e que também se rebelam contra esse tipo de discriminação, contra a qual faço mais uma vez o meu protesto.

Em segundo lugar, Sr. Ministro, quero dizer a V. Ex.^a que se confunde muito, no Brasil, ferrovia deficitária com ferrovia antieconômica. Pessoalmente, considero que a Ferrovia Norte-Sul será economicamente viável, quer no sentido da sua construção, quer no sentido do seu uso, do seu emprego para o desenvolvimento da economia do cerrado. Mas gostaria que V. Ex.^a me dissesse mais ainda, se não seria possível, no futuro, acoplar-se a construção da Ferrovia Norte-Sul e, mais tarde, complementá-la com o sistema hidroviário do Sistema Araguaia-Tocantins.

Em terceiro lugar, Sr. Ministro, gostaria de saber se está previsto, no desenvolvimento do Sistema Siderúrgico de Carajás, o aproveitamento do gás de urucum, no Estado do Amazonas, para a produção do ferro esponja, tão necessário à economia nacional.

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

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Querida, em primeiro lugar, agradecer a referência a essa constatação e dizer que, realmente, ela está inserida, inclusive, no Programa do Governo, como uma constatação a frio. Pegou-se todo o investimento feito. Ele deriva, como disse no início exatamente dessa colocação de só fazermos o investimento em função da demanda existente. Assim, numa economia de mercado, não cabe, realmente, a posição de o Estado alocar recursos.

O SR. LEOPOLDO PERES — O Ministério do Planejamento poderia nos informar com quanto a União concorreu para a construção do metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro? Gostaria que V. Ex.^a mandasse, oportunamente, essa informação.

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Vou mandar essas informações. São investimentos até muito questionados. A título de ilustração — eu ainda era Deputado, aqui — alguém me passou um dado dizendo que, se desse um Volks para cada passageiro, teria ficado mais barato. É claro que essa é uma comparação, porque não teria espaço de os Volks transitarem. O metrô não é uma solução apenas de custo.

Esse problema de integração do sistema de transporte, sua modulação é fundamental. Acho que é uma boa oportunidade de se integrar o sistema hidroviário da Amazônia com um sistema desse eixo ferroviário. Vou me aprofundar nisso, começando, inclusive, lendo esse trabalho que o Senador Affonso Camargo nos vai encaminhar.

O Problema do gás também é muito importante. No estudo que fiz sobre as opções de transporte, a relação quilômetro-consumo de combustível, realmente o sistema de transporte por gasoduto é o mais barato que existe; os números são assim: 47 o rodoviário; 21 o ferroviário; 16 hidroviário; e 4 o sistema de gasoduto. Realmente, essa é uma perspectiva muito boa.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Continuando, temos agora o Senador Pompeu de Sousa, a quem dou a palavra.

O SR. POMPEU DE SOUSA — Sr. Ministro, eu, tal como o meu eminente Colega Senador Leopoldo Peres, quero congratular-me com V. Ex.^a não apenas por essa "guerra de secessão Norte-Sul" que se está travando aqui, tenho um sulista à minha direita e um nordesta à minha esquerda, não participo muito diretamente da guerra, mas a Bancada do meu Estado de origem me consi-

dera como o quarto Senador do Ceará. Tenho grande interesse, realmente, no desenvolvimento econômico da região nordestina, que é a grande vítima da evolução histórico-econômica deste País. Mas, quero congratular-me com V. Ex.^a pela clareza da sua exposição, pela racionalidade, pela competência, pelo conhecimento e, sobretudo, porque V. Ex.^a nos trouxe a visão do planejamento, a visão global e globalizante dada em termos de uma integração planificadora e isso nos deixa bastante satisfeitos, embora não nos deixe propriamente tão tranquilos como satisfeitos em função de um problema muito grave e também do comportamento histórico-político Brasileiro, que é a descontinuidade que afeta mortalmente o nosso desenvolvimento, a descontinuidade das políticas governamentais e, V. Ex.^a nos deu um exemplo mais do que trágico, criminoso, que é o da Ferrovia do Aço. Não que a Ferrovia do Aço, em si, seja criminosa, mas a maneira como não foi executada com excesso de meios. É uma coisa espantosa, uma coisa criminosa, que o Senador Leopoldo Peres nos disse, e ninguém vai para a cadeia.

Mas, realmente, o problema é essa descontinuidade, que tenho muita esperança de que se resolva, quando implantarmos neste País o sistema de Governo que advogo para ele, que é o parlamentarismo, porque, ao contrário do que possa parecer à primeira vista, o que dá continuidade ao trabalho de governo, à obra de governo, é menos o homem de governo que a máquina de governo; e, ao contrário do que se possa supor de que o parlamentarismo cria a descontinuidade, ele cria a continuidade, porque mantém quadros permanentes, e os quadros permanentes é que são os instrumentos de ação da política governamental e essa permanência assegura a continuidade. Daí eu estar tão ansioso, afinal de contas sou parlamentarista há muitos anos, Sr. Ministro. Estou aos 71 anos de idade, estou com pouco tempo para sobreviver, calculo que não tenha outro tanto de vida daqui por diante do que já tive até hoje. Me interesse por esses problemas desde os 14 anos. Então, houve um breve equívoco supostamente parlamentarista, quer dizer, ao qual eu servi inclusive àquele equívoco, mas aí a ansiedade com que vejo realmente esse problema.

Outra coisa que vi com muita satisfação foi que V. Ex.^a, mais uma vez, dentro daquilo que eu lhe falei, a visão do planificador, que é o homem do planejamento. V. Ex.^a — nós que somos colonizados, inclusive linguisticamente, vamos usar — é **the right man in the right place**, é o homem do planejamento no Planejamento.

Talvez tivesse havido um pouco dessa visão na exposição do Governador de Goiás, o nosso querido amigo Henrique Santillo. Mas V. Ex.^a trouxe de maneira mais completa a visão da integração econômica, globalizante, assinalando a vocação ao mesmo tempo mineral, agrícola e arbórea que essa Ferrovia pode integrar, através da celulose de fibra curta.

Deixa-me muito satisfeito verificar nessa altura — V. Ex.^a nos dá a informação que eu confesso que não conhecia tão de perto quanto V. Ex.^a — de que o Brasil passou de importador a exportador de papel e isso me deixa realmente muito feliz, porque eu me lembro das minhas angústias quando dirigia o **Diário Carioca** e vivia na aflição

de T. Janer. A T. Janer era para nós não o próprio papa, mas o papa e o demônio ao mesmo tempo...

Sr. Ministro, o que me torna mais motivado em relação à sua exposição é um aspecto que V. Ex^a não falou, explicitamente, mas que ficou implícito na sua exposição, que é o problema da integração demográfica neste País. Constitui, hoje, quase que uma das minhas obsessões esse fenômeno. Estamos gritando e gritando ardorosamente, gritando estridentemente pela reforma agrária. Este País não pode mais continuar no regime das sesmarias. Ele foi colonizado como sesmaria e até hoje o latifúndio é um pouco a sesmaria, é uma remanescente da sesmaria. Mas, por outro lado, também não se pode depositar toda a esperança num minifúndio que talvez seja mais antieconômico do que o próprio latifúndio, às vezes, nem sempre o é. V. Ex^a também acentuou, no caso do Paraná, que, de fronteira agrícola para onde havia o afluxo demográfico de várias regiões do País, passou a dar refluxo dessas populações migrantes. Essas populações migrantes, Sr. Ministro, afligem-me muito, porque são pobres populações desamparadas. Este País tem uma tradição de tratá-las como gado e não como seres humanos. Isso me aflige profundamente, porque eu sou um homem altamente motivado na crença da igualdade das criaturas humanas. Realmente, aflige-me profundamente, quando vejo criaturas humanas viverem em condições subumanas e, sobretudo, serem tratadas em condições subumanas. É uma indignificação da condição humana esses segmentos populacionais tão amplos serem tratados não como povo, mas como gado. Isso me aflige profundamente. Este País é um dos países mais injustos do mundo com o seu próprio povo, onde os ricos são mais ricos do que os dos países ricos e onde os pobres são mais pobres do que os dos países pobres, com todos esses desequilíbrios daí resultantes. Mas a ocupação demográfica deste País, Sr. Ministro, é um assunto que me está afligindo como uma verdadeira idéia fixa. Defendo que nós precisamos não só da reforma agrária urgentíssima.

Aproveito esta oportunidade para registrar o profundo abalo que me causou, como amigo e como brasileiro, a morte do nosso inesquecível companheiro Marcos Freire. Precisamos ao mesmo tempo e simultaneamente de uma reforma urbana, porque essas populações que foram deslocadas pelas misérias dos campos e pela angústia dos sem-terra, pela inviabilidade vital dos sem-terra, que afluíram para as cidades e se transformaram no lúmen das cidades, com todos os problemas econômicos, humanos e até de segurança, essas populações não podem, pura e simplesmente ser enxotadas. É preciso que as cidades tenham um mínimo de condição humana para, de certa forma, procurar obrigá-las e incorporá-las à força de trabalho, é fundamental. Mas, acima de tudo, Sr. Ministro, me parece que é fundamental, que é fundamentalíssimo um planejamento global da ocupação demográfica do território Nacional, que é um território inteiramente desequilibrado, um desequilíbrio total entre regiões superpovoadas, as mais superpovoadas no mundo, e ao mesmo tempo regiões imensas e desérticas. Parece-me que a exposição de V. Ex^a, referente à ação econômica da Ferrovia Norte-Sul, poderá ser um instrumento daquilo que eu

sustento. Precisariamos criar instrumentos e processos de implantação e estímulo ao desenvolvimento das pequenas comunidades, desenvolvendo-as, transformando-as e até criando-as como cidades de pequeno e médio porte, em torno das quais se processasse uma ocupação demográfica, porque seria, ao mesmo tempo, mão-de-obra produtora e clientela consumidora da produção dos campos adjacentes, com o mínimo de transporte, de deslocamento, da riqueza produzida e consumida localmente, isso já representaria um alto lucro econômico.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a tem 3 minutos para concluir a sua brilhante exposição.

O SR. POMPEU DE SOUSA — Não precisarei nem disso. Apenas gostaria de saber do Sr. Ministro, que é *the right man on the right place*, o planejador no Planejamento. S. Ex^a me desperdiçou - o que talvez não fosse difícil porque, como já disse, é uma obsessão - para essa visão do problema. Mas, Sr. Ministro, gostaria de saber se V. Ex^a, no seu Ministério, já tem pelo menos um embrião de preocupação, já não digo de planejamento, mas para criar, implantar um mínimo de começo de planificação da ocupação demográfica deste País, que me parece ser o maior problema brasileiro. Muito obrigado.

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Agradeço as palavras generosas do Senador Pombeu de Sousa, que é um amigo da tantas lutas, e digo que, efetivamente, é claro que não se pode ampliar isto aqui, mas o problema da história, da ocupação brasileira e dos movimentos migratórios sempre preocupou, inclusive publicamos, já há cerca de 15 anos, um livro sobre migrações internas no Brasil. Vou encaminhar um exemplar a V. Ex^a, pois ainda tenho. Esse problema da migração é um problema que preocupa muito, porque ela se dá realmente, no caso do Nordeste, por uma questão de determinismo da seca. A população se desloca da região exatamente porque não tem condições de sobrevivência. Existem outras migrações que ocorreram realmente em busca de terras mais produtivas, o que caracterizou realmente a ocupação do território paulista e, depois, do norte de todo o Paraná. Hoje, encontramos, realmente, dentro desta dinâmica de população, uma oportunidade muito boa, não a exemplo do que aconteceu com a marcha da borracha, que era uma preocupação desde aquela época, quando ocorreu a seca de 57 e 58. Temos uma pesquisa em Fortaleza na hospedaria Getúlio Vargas, para verificar a motivação dos migrantes; todos queriam sair da região de seca para onde eles queriam ir. Nós tínhamos interesse de levá-los para o Paraná, onde havia muita oportunidade de mão-de-obra para a cafeicultura; para Brasília, na construção civil, onde, efetivamente, era necessário; para o Maranhão, no vale do Mearim, pois quem desenvolveu o Maranhão foi aquela população que se deslocou do Nordeste para o vale do Mearim e muitos que vieram para a Amazônia. A pesquisa releva, assustadoramente, se não me engano, cerca de 55% que foram para a Amazônia. E o Presidente Juscelino Kubitschek se preocupou, dizendo para se tomar muito cuidado, porque conhecia e tinha lido um livro, na Europa, sobre a marcha da borracha; e isso o impressionou muito: "Temos que olhar isso com muito

cuidado", dizia. Fui realmente à Amazônia, acabamos encaminhando alguns migrantes para Santarém, para lugares onde havia alguma possibilidade de colocação. Criamos, inclusive, o núcleo colonial de Guamá, que hoje é um grande centro produtivo, mas com muita cautela, porque a Amazônia é realmente um desafio, não é uma coisa fácil, não é uma coisa equacionada a curto prazo. É uma preocupação muito grande.

(Intervenção inaudível)

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Realmente, é impressionante.

Então, acho que esse é um tema importante e o Brasil é um País tão formidável que a migração está se dando naturalmente. Essa migração que está indo para esse eixo, para Goiás, para o Maranhão, para o Pará, para o Acre, para Rondônia, é uma migração até um pouco diferente da nordestina; são migrantes que levam, por exemplo, o fracionamento da propriedade, o direito de sucessão. No Paraná, por exemplo, ocorre muito, a propriedade se torna pequena para a família, mas a família tem a tradição agrícola. Então, o migrante é privilegiado, porque altamente qualificado. Às vezes a família chega à conclusão de que não há terra para todos, então, faz-se uma espécie de caixa — entrevistei já dezenas e dezenas desse tipo de migrante — e ele, então, leva um pouco de dinheiro, às vezes um trator usado ou dinheiro para comprar a terra. Acho que temos um Brasil com um pouco de bom senso, sem esse propósito de planejamento centralizado, e temos condições de fazer isso.

Outras nações fizeram isso na atualidade; o Kruchev fez, quando sentiu que era inelástica a produção agrícola russa, pelas limitações climáticas, resolveu ocupar as chamadas terras virgens, e lá também fez um eixo viário, uma ferrovia e fez um movimento de ocupações dessas áreas. A mesma coisa aconteceu no Canadá, nos Estados Unidos, há mais tempo na Austrália, inclusive há um artigo muito bom na revista *Seleções* deste mês — é de mau gosto citar a *Seleções* como fonte, mas é uma leitura leve e agradável — que é o chamado trem do chá e do açúcar, já que as populações localizadas à margem daquela estrada de ferro esperavam esse trem ansiosamente, porque ele levava desde água potável até um cinemazinho para a população. Acho que se pode fazer realmente dessa ferrovia uma forma de ordenamento e de humanização desta ocupação.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Continuando, vamos ouvir agora, pelo tempo regulamentar, o nosso eminente Senador Ruy Bacelar, a quem dou a palavra.

O SR. RUY BACELAR — Sr. Presidente, Srs. Senadores, eminente Ministro:

Assisti e presenciei o esforço de V. Ex^a defendendo a construção dessa ferrovia e V. Ex^a está na obrigação de assim proceder e de assim fazer, como Ministro do Presidente da República. Entretanto, após a sua exposição, ao invés de me convencer da necessidade e da oportunidade da obra, ela fez com que considerasse mais inoportuna a sua implantação no momento. Acredito que daqui a dez, vinte, trinta anos ela seja oportuna, mas, no momento, outras obras mais importantes existem no Brasil.

Antes de mais nada, quero dizer a V. Exª que ferrovia não pode ser um projeto independente, mas, sobretudo, complementar de um programa de desenvolvimento regional; nessa hipótese, a ferrovia deverá ser a resposta do desenvolvimento, isso, no momento atual, no mundo atual que estamos vivendo. A ferrovia deverá ser a resposta do desenvolvimento regional e não o vetor indutivo desse desenvolvimento.

Outrora, há cem, cinquenta anos, a ferrovia foi uma modalidade de transporte, de integração e de desenvolvimento. Mas, hoje, não o é mais.

Se no Brasil houvesse uma legislação responsável e séria, como ocorre em outros países desenvolvidos, onde a repartição modal atribui a cada transporte a sua fatia ótima, não se pensaria, no momento, em implantar a Ferrovia Norte — Sul. No momento, não digo que, daqui a 20 anos, a depender do desenvolvimento, de um desenvolvimento integrado, torne-se necessária.

Mas, como comecei a minha fala dizendo que V. Exª, ao invés de me convencer da necessidade, fez com que me convencesse mais da inoportunidade; V. Exª fala do esforço do Governo em recuperar 25.000 Km de rodovias; e o setor rodoviário está gritando porque, no ano passado, parece-me que se falava em 5.000 e só conseguiu recuperar 3.000. Este ano, também falava-se em 5.000, mas não sei se chega a 3.000. Então, há necessidade de recursos para isso. E isso é de um valor intrínseco muito grande, porque isso é preservar o patrimônio, o dinheiro do povo brasileiro já gasto nessas obras fundamentais. Hoje se transporta, através das rodovias, 75% de nossas cargas, sendo que o restante, 25%, fica para quê? Para hidrovias, transporte marítimo, ferrovia, transporte aéreo e outras modalidades.

Então, vê V. Exª como é fundamental o transporte rodoviário e o descaso em que o Governo está deixando essas rodovias.

Alega V. Exª também que essa obra é necessária por causa do problema regional e por uma compensação de investimentos feitos no Centro-Sul, em detrimento dos que o Governo realiza ou aloca para as regiões Nordeste, Centro-Oeste e Norte do País. Neste ponto concordo plenamente com V. Exª. Acho que o Governo tem que alocar, urgentemente, mais recursos para o Nordeste, para evitar essa diferença brutal que existe entre um Brasil pobre e um Brasil rico. Concorro plenamente.

Falou V. Exª também, da necessidade de incorporar uma área grande, potencialmente rica, de 36 milhões de hectares de cerrado, onde se produz, se não me falha a memória, 4 milhões de toneladas e onde já existe uma rodovia, ligando Brasília a Belém, rodovia, pelo que me consta, que não está, ainda, em plena carga, continua ociosa. E essa rodovia fez o grande papel de integração e desenvolvimento dessa região. Alegam que, na época da sua construção, todos diziam: "É a estrada da onça". Todo mundo liquidou, anarquizou. Mas essa rodovia foi construída aos poucos: primeiro, o caminho do serviço; depois, a terraplenagem e, finalmente, já recentemente, o asfalto. Essa estrada fez o papel de integração e desenvolvimento da região. Além dela, V. Exª encontra o rio Tocantins. Acredito que, no futuro, alguns trechos da ferrovia sejam necessários para somar ferrovia mais hidrovias e mais rodovias. Quer

dizer, um sistema integral, um sistema modal integrado. Isso será necessário.

Mas, hoje, empregar Cz\$ 2.400.000.000,00 (dois bilhões e quatrocentos milhões) só na estrutura, nem no material rodante está-se falando ainda, pra jogar nessa ferrovia, onde só se produz de 4 a 5 milhões de toneladas, acho uma aberração, uma heresia. Além do mais, V. Exª aborda, cria, cita outros quesitos de convencimento é o de que poderá encurtar a distância em 1.500 km, hoje transportado por rodovia e do Porto de Itaquí para o resto do mundo e ser mais fácil o transporte do material que será produzido nessa região. Ai eu tenho minhas dúvidas e discuto com certo conhecimento, eu não sei se V. Exª é engenheiro, se tem...

... O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Não, não!

... O SR. RUY BACELAR — Eu acho que a Ferrovia Leste-Oeste ligando Brasília, - vamos levar em consideração Brasília, - ao Porto de Campinas ou Vitória, hoje já com vários trechos implantados, outros com estudos prontos de engenharia, com viabilidade econômica pronta, perfaz um percurso de 1.421 Km, — vejam bem V. Exª e mais da metade já está quase pronta, já está implantada, ao passo que V. Exª ligar Brasília ao Porto de Itaquí são 2.150 Km. Indo de Brasília à Açailândia, e de Açailândia a Itaquí e a São Luís, mesmo assim há a distância de 2.150 Km. Então, a produção do centro-oeste economizará 700 km em direção ao leste do Brasil, a Campinas, na Bahia; a Vitória e até Pemanbuco. A economia é gritante em 700 km, e a quantidade de recursos talvez não chegue nem a 20% do que está previsto se gastar hoje na Norte-Sul — Então, quero dizer, porque a Leste-Oeste é muito mais importante para o Brasil, porque além de ligar uma área altamente produtora, mais produtora do que a Norte-Sul, há possibilidade de levar ao Estado de Mato Grosso, Cuiabá, Porto Velho, Rondônia e ninguém esconde a potencialidade das terras de Mato Grosso e Rondônia, ligando Rondônia, Porto Velho, Vilhena, Cuiabá, Brasília, Anápolis, Goiás, atravessando uma região rica de Minas, atravessando já uma região com ferrovia implantada na Bahia.

Além do mais, é bom que se diga — e isso é de uma importância fundamental — V. Exª falou de uma irresponsabilidade dos governos passados, quando declarou, tacitamente, que o sistema elétrico do País, a ELETROBRÁS por certo comprou dez bilhões em material elétrico, material esse que parte ainda está no exterior e outra aqui, e ainda não utilizado. Foi um crime que se cometeu contra o Brasil, na época. V. Exª cita também o absurdo que foi a construção da ferrovia do aço. O meu eminente colega Senador Pombal de Sousa, com o endosso do eminente Constituinte Leopoldo Perez, brilhante Senador, disse que esse pessoal devia estar na cadeia se este Brasil fosse um País sério. E eu concordo plenamente com ele, deviam estar todos na cadeia. É fácil prender no Brasil ladrão de galinha, mas aqueles que brincam com o dinheiro do povo, com o suor do povo, com o trabalho do povo, com projetos mirabolantes, esses estão todos soltos e ainda são chamados de inteligentes, de ousados, de petulantés, pois tiveram a criatividade de propor, como propuseram, também, a transposição das águas do Tocantins — não sei se

é Tocantins mais — para o São Francisco e do São Francisco lá para a Paraíba e o Ceará. Estamos com uma economia de energia e se tivéssemos de levar a água do São Francisco para lá eu acho que aqueles 5 milhões de megawatts, não gerariam nada.

Eu não vou nem fazer perguntas a V. Exª. Vou deixar para formular essas perguntas ao Ministro dos Transportes que estará aqui. Em toda a sua exposição V. Exª só me convenceu de uma coisa: é que foi uma decisão política do Governo, e não é só V. Exª, quem o diz, o Ministro Reinaldo também disse: ferrovia é decisão superior. E V. Exª, aqui, também disse da mesma maneira. Quer dizer, eu chego ao ponto de lhe dizer e peço até vênia, porque V. Exª não tem nada a ver com isso, eu acho uma irresponsabilidade essa decisão de alocar recursos já, para o próximo ano, para essa ferrovia, tamanha, que só parte de um Presidente forte, um monarca, um rei que assim decidiu: eu sou do Maranhão e quero construir esse negócio lá e vou construir de qualquer maneira. Eu sou Presidente e Presidente não tem que dar satisfação a ninguém. Ainda mais da maneira como o Presidente Sarney foi eleito por um Colégio Eleitoral. E, até cooperei para isso porque votei nele. Eu votei, e veja como cooperei, infelizmente, mas ajudei.

É uma irresponsabilidade tamanha, meu caro Ministro, essa do Presidente José Sarney decidir através da força. "Eu vou construir essa ferrovia de qualquer maneira". Eu só temo o seguinte, meu caro Ministro, é que o povo de hoje não é povo de dez nem vinte anos atrás, o povo de hoje está conscientizado, quer ser partícipe e corresponsável com a Administração Federal. E poderá, depois dos fracassos... Eu não acredito, com toda sinceridade, que essa obra será nem iniciada, porque o que o Presidente Sarney tem dito ninguém acredita mais, está completamente desacreditado. O que ele diz ninguém acredita mais.

Esse é o meu ponto de vista, com a contestação do eminente Senador, que eu respeito, não tenha dúvida...

Sr. Presidente, vou terminar. Amanhã esse povo vai cobrar, vai exigir e exigir mais, porque o único responsável por tudo é o Presidente Sarney, por que os Ministros devem fazer o que o Presidente quer. Eu acho que num regime Presidencialista monárquico, como o nosso, o único responsável por todos os acertos e desacertos, por toda honestidade e desonestidade é o Presidente da República. Ele é que tem que ser o responsável no regime vigente. Então vá cobrar dele e exigir aquilo que o Leopoldo Peres falou dos Governos passados...

Era só isso, eu quero agradecer-lhe e pedir desculpas pelas vezes em que, ao nos expressarmos, as palavras saíram com mais ardor.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O eminente Senador não fez nenhuma pergunta, mas se V. Exª, Sr. Ministro, quiser dar algum esclarecimento, tem a palavra. Embora não tenha havido perguntas a V. Exª

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Agradeço as ponderações feitas, lembro o problema da relação da solução rodoviária para essas áreas extensas. Houve uma mudança no que eu chamaria de economia de transporte, depois do impacto

da mudança do preço do barril de petróleo no mundo.

Eu participei e apoiei integralmente o Governo de Juscelino Kubitschek, num programa rodoviário que buscava fazer a integração, fugindo até à tradição que tínhamos começado, que levou até à construção da Madeira—Mamoré à construção de outras estradas, ao começo da construção dessa estrada que, passando por Pirapora viria até o interior, ao cerne do Oeste brasileiro e, naquela época, realmente, não era tão gritante a diferença de custo. Pelo contrário, como o sistema ferroviário freqüentemente estava apoiado mais no carvão mineral, que nós não produzíamos, portanto, também importado, e o preço do petróleo era muito baixo, não havia esse julgamento severo na relação quilômetro-custo. Agora esse julgamento é muito severo. Quando você excede a 500 quilômetros, você começa a sentir o peso, a tal ponto que se você pegar um produto florestal, por exemplo, e colocar dentro de um caminhão, a partir de 300 quilômetros o preço da madeira é inferior ao preço do transporte. Isso ocorre com todas as cargas pesadas e a coisa é tão gritante que se quisermos abastecer as nossas siderurgias com o minério privilegiado de Carajás, teríamos que gastar 70 dólares, enquanto esse mesmo minério chega ao Japão por 18 dólares, porque usa a ferrovia.

Então, o problema é delicado. Tiramos até a capacidade competitiva da nossa siderurgia, na relação por tonelada de 70 para 18 em relação à siderurgia implantada no Japão. Então, o problema do frete, a partir do golpe do petróleo, passou a ser uma economia realmente muito severa, em centavos de dólares. E é dentro dessa linha que essa ferrovia se justifica.

Temos uma potencialidade grande de áreas agricultáveis que já estão mobilizadas, que estão sendo salvas por uma deformação financeira que pesa no déficit público. Nós estamos pagando o preço mínimo dos produtos daquela região, o mesmo preço que se paga no Paraná, Santa Catarina, etc., quando, na verdade, deveria ser deduzido desse preço o frete, o que tornaria totalmente antieconômica a produção disso nas regiões do Oeste.

Então, estamos cobrindo com o déficit público, como se cobriu durante muito tempo, a exportação de minério com o déficit das ferrovias. Estamos tendo que remanejar, reestudar, repensar toda a economia de transporte no Brasil em função dessas novas realidades. E essa Ferrovia se enquadra, no meu entender, dentro dessa lógica.

Dizer-se que ela é uma decisão política, reafirmo que é uma decisão política. No começo fiz uma consideração no sentido de como ocorreu essa defasagem de investimento entre o Norte, o Nordeste e o Sul, porque as próprias empresas estatais tomaram decisões que eu chamaria de decisões a curto prazo, atendendo às demandas de curto prazo, ao imediatismo natural da economia do mercado, que é uma forma necessária e obrigatória em uma economia capitalista pura. Se nós estivéssemos numa economia de mercado pura, a decisão de investir do Estado não seria considerada.

(Intervenção inaudível)

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Isso, causou agravo do desequilíbrio, porque cada vez

os ricos serão mais ricos e os pobres serão mais pobres, se obedecermos às leis de mercado. Certo? Temos que dar alguns passos à frente, acho que essa economia é um passo à frente, e é uma decisão política.

Sou um político que estou no Ministério, e tenho sido censurado porque um político no Planejamento é uma coisa gritante, escandalosa, chocante para os tecnocratas. Na verdade, o sentido de política é o sentido grande da coisa. Quando a coisa transcende, às vezes, à pequenez das decisões, ela é política. Política é palavra que tem sido muito calunjada no Brasil. O político tem sido injuriado e você vai descobrir depois, nos bastidores, que às vezes a corrupção se esconde sob um nome técnico. Bendita a hora em que eu tomo uma decisão, lá, a pedido de um Deputado, porque quando é a pedido de uma firma, ou a pedido de pessoas que lá aparecem para pedir essas verbas, freqüentemente há interesses não muito nobres. Então, quero dizer isso. Vamos recompor a imagem do político como alguma coisa grandiosa, de preocupado com o geral e não com o particular.

O SR. RONAN TITO — Ministro, um aparte, mesmo quebrando aqui o Regimento Interno. Mas tem um consolo muito grande, quando o político morre, a imagem dele é recuperada. Tancredo Neves, Juscelino Kubitschek e agora Marcos Freire. As qualidades de Marcos Freire agora todo mundo descobriu, são excelsas. Será que nós e o povo brasileiro não as conhecíamos? É preciso que o político morra para que depois se recupere todas as qualidades dele? É só para corroborar o que V. Ex.^a está afirmando. Estou de pleno acordo com V. Ex.^a

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Agradeço e sem polemizar quero — peço desculpas ao Presidente — dizer isso: é política a decisão, porque o que não interessa a ninguém, particularmente, mas interessa a todos, é político. Isso é política, é uma decisão política. Não podemos deixar que 18 milhões de brasileiros que trabalham nessa região não tenham oportunidade de transportar os seus produtos, nós não podemos deixar que decisões econômicas, de curto prazo, aumentem o fosso de diferença entre o Norte e o Sul; então, é uma decisão política, no sentido de política com "p" maiúsculo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Continuando, vamos ouvir...

O SR. RUY BACELAR — Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Para concluir?

O SR. RUY BACELAR — Eu quero concordar, plenamente, com o Ministro do Planejamento, quando ele fala de uma decisão política, decisão política com "p" maiúsculo, que ninguém defende mais do que eu, mas o que eu quis dizer é que a decisão da construção da Ferrovia Norte-Sul, no momento, é uma decisão de força, é uma decisão política, mas com "p" minúsculo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o nobre Senador Iram Saraiva.

O SR. IRAM SARAIVA — Meu caro Ministro Aníbal Teixeira, V. Ex.^a pode não ter convencido o meu ilustre colega Senador Ruy Bacelar, mas eu

estou mais convencido ainda de que a Ferrovia Norte-Sul é uma necessidade, é uma ferrovia de integração e daí, profundamente, essa verdadeira Guerra de secessão que se fez aos sulistas. Por que nós do Centro-Oeste? Muitos do Norte-Nordeste conhecem e V. Ex.^a colocou, de forma tão cristalina e incontestável, que o Brasil, realmente, só começa a crescer a partir do instante em que nós temos a coragem, como V. Ex.^a teve, de dizer que é o político no planejamento. Claro, tem que ser por aí, porque nós temos agora um exemplo drástico de 20 anos, onde o tecnocrata nos afundou no pior dos exemplos que podíamos experimentar; a Nação paga por isso. Concordo com o Senador Ronan Tito, claro, pois infelizmente, meu caro Senador, o político brasileiro só vira herói depois de estar na sepultura, e isso é profundamente lamentável. Mas, por outro lado, quando V. Ex.^a vem e faz um verdadeiro depoimento, limpo, e quando teve a coragem de dizer que é uma decisão política é porque chegou a hora, realmente, das decisões políticas. A Assembleia Nacional Constituinte está aí debatendo e discutindo as questões nacionais e não poderia ser diferente. A partir do instante em que um político tem o atrevimento de se imiscuir nas questões do parlamento, as bases das instituições começam a tremmer. Nós vimos recentemente a infelicidade da colocação do próprio Ministro do Exército. E por que? Porque não caberia; caberia, sim, como membro da sociedade brasileira vir debater conosco, e inclusive há espaço para isso.

Portanto, quero saudar a vinda de V. Ex.^a a esta Comissão, onde, diga-se de passagem, fez uma das conferências, sem querer empanar o brilho das outras, que eu diria cristalina. V. Ex.^a não escondeu nada, e provou que no Planejamento vai muito bem, vai planejando com os pés no chão, sabendo que somos um povo subdesenvolvido, sabendo que somos um povo que temos que retornar à política, acabar com o tecnicismo, acabar com o economês, e deixar de ter medo de assumir as responsabilidades das obras importantes. Conheço profundamente os meus colegas, V. Ex.^a sobretudo, os erros cometidos no passado, mas, exatamente dentro da história, temos que nos aproveitar desses erros e começar os acertos.

Quando o Senador Ruy Bacelar colocou que a obra não sai, ele foi infeliz, porque já está na Casa, para ser estudado, o orçamento da União, e o Ministério dos Transportes — eu tenho aqui os números — recebeu no exercício passado 7,3% do orçamento global, e ele recebe agora 6,9% e destes 6,9%, oito bilhões para a Ferrovia Norte-Sul. Portanto, caro Senador Ruy Bacelar, a ferrovia vai sair. Ela tem que sair, seja lentamente, seja colocando, meu caro Senador Afonso Camargo, dormente por dormente, carregado no dorso de cada goiano, ela vai ter que sair. Não há mais o que se discutir, absolutamente, sobre a questão da navegabilidade que se fez, e que se exauriu, aqui, insistentemente do Araguaia e do Tocantins e por isso, hoje, eu faço um clamor, meu caro Ministro Aníbal. O Araguaia, hoje, não quer ser navegável não. Ele quer se salvar. Nós estamos perdendo o Araguaia. Estou vindo agora de um ciclo de conferências onde nós lavamos os mais entendidos técnicos do Brasil e nós já perdemos quase toda a mata ciliar do Araguaia. O Araguaia acabou. Talvez os meus

netos, meu caro Senador Affonso Camargo, não tenham condições de ver o Araguaia e aí, sim, nós vamos ter que colocar trilhos naquele areião que está lá. Quando o Ministro Aníbal colocou que ali o nosso calado é inviável, ele reafirmou o óbvio. Por isso ele foi muito feliz.

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

O SR. IRAM SARAIVA — Com muito prazer.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Remeti a V. Ex^a esse estudo da engenheira Isa Rondon e aqui é muito claro que o problema é de derrocagem e dragagem porque o rio é perfeitamente navegável. É a maior autoridade em hidrovias. Eu sou Engenheiro mas não sou especializado em hidrovias. É uma engenharia especializada. Então, tenho que me basear no que ela está dizendo, aqui, que julgo correto. E eu acho que, inclusive, não tem nada a ver com a ferrovia. Mas, além da ferrovia, eu mandei inclusive para o Governador Henrique Santillo esse estudo aqui. Eu acho que um trabalho a favor da hidrovias só vai beneficiar Goiás, também, e resolver o problema que ela tem hoje, porque na questão de navegabilidade nunca foi contado o problema da ecologia e nada disso.

O SR. IRAM SARAIVA — Eu disse, inclusive, Senador Affonso Camargo, que não só li, levei em consideração, mas é uma técnica. E estou mais pelas decisões políticas e pelas decisões visuais. Eu estive lá e vi. Ou nós salvamos o Araguaia ou ele não vai ser navegável nunca. Queira V. Ex^a acreditar ou não.

O SR. AFFONSO CAMARGO — O projeto de navegabilidade ajuda a salvar o Araguaia...

O SR. IRAM SARAIVA — Absolutamente, agora para o momento não, meu caro Senador. Nós temos que salvar.

O SR. AFFONSO CAMARGO — É o que diz a maior especialista em hidrovias...

O SR. IRAM SARAIVA — É teoria. Eu tenho que respeitar a teoria mas a prática me diz o contrário. Estive lá, agora, e vi. Agora, recentemente. Sou filho da região mas voltei para ver. Nós estamos perdendo esses mananciais. Ou nós salvamos para depois discutir a navegabilidade, ou nós estamos atravessando exatamente por quê? Porque se formou um **lobby**, Ministro, contra a Ferrovia Norte-Sul, só por isto. Há um **lobby** rodoviário, há um **lobby** sulista. Nós temos que declarar isto aqui abertamente. Questionou-se, inclusive várias vezes se reiterou e, agora mesmo, o meu caro colega Ruy Bacelar contestou que a obra não sairia. Eu entendo que já na fase de orçamento, já está claro aqui, quer dizer, eu já não discuto mais este aspecto, e não quero discutir também se nós vamos abandonar a navegabilidade, não! Eu pedi, inclusive, que os Srs. me ajudem a salvar o Araguaia, para que mais tarde ele possa ser navegável. Agora, para salvar uma mata ciliar demanda tempo. De dez anos para lá, porque o que nós vemos hoje lá não há mais, e sabe por quê? Exatamente porque não houve planejamento e o Ministro tem consciência disso. Não se planejou no Brasil.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas eu só queria que V. Ex^a atentasse porque há também um **lobby** contra a hidrovias.

O SR. IRAM SARAIVA — Não, não. Há um **lobby**, agora, para salvar o Araguaia.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Há também um **lobby** contra a hidrovias e nesse, V. Ex^a que é um homem responsável, não poderia entrar. Porque houve, inclusive, um momento em que o Ministro dos Transportes declarou, para quem quisesse ouvir na televisão, que para fazer a navegabilidade daquele trecho de Aruanã e Concelção do Araguaia, precisaria fazer 31 barragens. E não é preciso fazer tantas barragens, é só a barragem de Santa Isabel. Então há um **lobby** contra a hidrovias, sim. Eu acho que nós temos que, agora, sentar e racionalmente ver o que é viável e o que não é viável.

O SR. IRAM SARAIVA — Meu caro Senador Affonso Camargo, absolutamente não sou contra a navegabilidade. Eu quero salvar, primeiro, o Araguaia. Eu quero que V. Ex^a entenda isso.

Estou preocupadíssimo, porque estamos perdendo um manancial de águas. E depois, onde vamos navegar? Vamos ter que colocar outro trilho no leito. Essa é a minha preocupação. Então, não podemos atravessar uma ferrovia ali e impedi-la, exatamente com o argumento de que agora é possível a navegabilidade do Araguaia e do Tocantins, quando não é verdade. Agora, não é.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas todos os técnicos dizem que é, e eu tenho que me basear nos pareceres técnicos. Não me posso basear no que V. Ex^a viu lá. Não estou duvidando da sua boa-fé. Só estou dizendo que há documentos aqui que dizem o contrário.

O SR. IRAM SARAIVA — Eu também tenho documentos de ecologistas e outros, que dizem o contrário. Agora mesmo o próprio Ministro reconheceu que o nosso calado é ineficiente. Vamos ter que trabalhar.

O SR. RUY BACELAR — Eminente Senador por Goiás, meu prezado amigo, a quem admiro muito, concordo com o Senador Affonso Camargo, quando diz que uma das maneiras de salvar o Araguaia é torná-lo navegável, é aumentando o calado, fazendo barragens sucessivas que, conseqüentemente, aumentam o calado, represam as águas e melhoram a situação do rio. Mas, vou entrar mais em relação à feitura, à implantação ou não da ferrovia. Sei que foram alocados 8 bilhões de cruzados para a ferrovia. O Ministro da Fazenda diz que a situação do País é difícil; outra hora ele diz que o déficit não causa inflação. O meu eminente e grande Ministro Aníbal Teixeira diz aos outros Ministros "não se preocupem, que não há problema de dinheiro". Então, há facilidade. Acredito que foi alocado o recurso. Minha dúvida é a seguinte: com o próximo Presidente, que deverá tomar posse... A Constituição deverá estar promulgada quando? Daqui para dezembro?

O SR. IRAM SARAIVA — Eu já não sei. Todo dia muda isso aí.

O SR. RUY BACELAR — Cento e vinte dias depois, eleição; lá para abril, eleição. Sessenta dias depois da eleição, posse do novo Presidente.

Então, não se vai dar continuidade a uma obra inoportuna como essa. É por isso que não acredito.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eminente Senador Iram Saraiva, peço a V. Ex^a que conclua a sua exposição, e a pergunta é ao Ministro Aníbal Teixeira.

O SR. IRAM SARAIVA — Senador Ruy Bacelar, eu diria que os grandes dramaturgos perderiam para V. Ex^a. Conseguiu me enrolar.

Meu caro Ministro, a exposição de V. ex^a foi realmente muito feliz, das melhores que tivemos aqui, exatamente porque V. Ex^a é político. Acredito nos políticos. Já não acredito mais nos técnicos, apesar de alguns técnicos aqui serem políticos. Então, eu os respeito mais como políticos. A colocação de V. Ex^a me deixou mais tranquilo ainda para sustentar a construção da ferrovia. Quando V. Ex^a colocou, com relação à celulose de fibra curta, fiquei muito feliz e queria adiantar que a celulose de fibra curta, no Brasil, principalmente naquela região, alcança a produtividade, através do eucalipto, em seis anos, quando nós sabemos que nos países que competem conosco, com a fibra longa, demora quarenta anos. Não podemos mais perder uma grande chance como essa, isso sem mexer naquilo que produzimos numa colheita só, que é o mineral, que é o próprio solo.

V. Ex^a foi muito feliz e nos trouxe mais uma clareza para isso e acho que é digno de louvor.

Agora, só uma pergunta, a título de que eu tenha uma participação no debate de V. Ex^a. V. Ex^a, como planejador e político, depois de ver que o Governo já se preocupou e já fixou em orçamento, no entendimento não só do Ministro, mas do Ministério do Planejamento, essa ferrovia não se perderia, ao longo do tempo? Ela seria terminada? Estamos vendo agora, através de grandes emissoras de televisão, obras faraônicas paralisadas. V. Ex^a inclusive não teve receio de dizer que inúmeros materiais, produtos, que foram adquiridos jamais serão utilizados. Hoje, no âmbito do Ministério do Planejamento, isso ocorreria com a Ferrovia Norte-Sul, ou o Governo já está com os pés no chão, planejando essa ferrovia?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o Sr. Ministro para responder.

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Quero agradecer as considerações feitas e vou procurar ser bem sucinto. Quero dizer também que o transporte hidroviário foi contemplado de forma muito intensa no programa de Governo que elaboramos, mas pegando regiões que já têm uma infraestrutura para isso. Pretendemos, num período de quatro anos, aumentar de 4,3 bilhões de toneladas para 10 bilhões o transporte hidroviário, especialmente a navegação do Tietê, que permitirá essa intensificação. Não houve uma discriminação, mas sim uma opção dentro da lógica de cada região.

Quanto ao problema, o Ministério do Planejamento procurou, tendo em vista a escassez de recursos que a Nação brasileira tem atualmente, uma otimização desses recursos. No caso da Ferrovia do Aço, ela não foi abandonada. Pelo contrário, foi montado um esquema que permite a sua conclusão por uma empresa privada, que entrará com cerca de 75 milhões de dólares e receberá

esse dinheiro de volta em frete, acima de 15 milhões de toneladas. É um esquema muito bom que permite concluir a Ferrovia, sem demandas mínimas do Tesouro. Logo, temos que conseguir motivar interesses para a Ferrovia Norte-Sul na área da iniciativa privada, quer no âmbito interno, quer no âmbito externo.

No que diz respeito ao **lobby**, quero dizer que quando se fazem essas obras movimentam-se vários interesses. Como os recursos são escassos, é claro que esses interesses se colocam em termos regionais, em termos setoriais; determinada região gostaria que aquele investimento fosse feito lá. Procuramos manter uma isenção total nisso. Pensamos que na Rede Ferroviária do Sul o reaparelhamento da FEPASA é muito importante. Temos que fazer uma Estrada de Ferro no Paraná e há recursos alocados para isso. Houve, então, um equilíbrio na distribuição de recursos. Sendo o Brasil um País dinâmico, com essa mobilidade populacional, essa Ferrovia tornou-se realmente um impositivo e um impositivo de transporte. Quero aqui chamar a atenção para um aspecto muito importante do **lobby**. O Brasil está entrando com o seu minério, talvez no momento histórico certo. Trata-se de um problema interessante. No mundo inteiro, grandes grupos capitalistas fizeram grandes investimentos nas infra-estruturas de transportes, investimentos que só serão amortizados num prazo de 10 a 15 anos. Obviamente, com a nossa empresa estatal, no caso a Vale do Rio Doce, por uma necessidade de recursos externos, começamos a usar os nossos recursos minerais do Oeste e da Amazônia, talvez antes do tempo que essas empresas internacionais entendiam válido. Como há uma mobilização, realmente, no sentido de inibir, a qualquer título, a alocação desses minérios brasileiros no mercado internacional, ela se faz de maneira sub-reptícia, mobilizando, às vezes, os argumentos mais sensíveis ao nosso próprio sentimento. Mas há esse aspecto prático. Como é que uma multinacional, que investiu 9 bilhões de dólares numa ferrovia para vender determinado minério, de repente, contempla o Brasil fazendo chegar esse minério 35% mais barato no mercado internacional, antes dela tirar o dinheiro do investimento feito na África e na Austrália? Penso que o Senado Federal tem que ter essa sensibilidade, porque há também uma modificação na própria estrutura competitiva desses minérios. O tempo certo de chegar com esses minérios é agora, porque a crise de combustível está mudando toda a estrutura de produção da indústria automobilística, por exemplo, fazendo com que o automóvel fique mais leve. Outros materiais estão entrando na composição do automóvel. O Brasil tem o momento certo para tirar partido desses minérios. Essa é uma ponderação que deve ser feita. Quando se pensa em **lobby**, temos que considerar que também há **lobbies** interessados em imobilizar o País no que concerne à exploração dos seus recursos minerais.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Com a palavra o Relator, Senador Mansueto de Lavour, que dentro do prazo normal fará sua exposição e as perguntas que achar convenientes.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavour) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Ministro Aníbal Teixeira:

Quero acompanhar os colegas que registraram a importância do depoimento de V. Ex^a, por sinal feito com bastante clareza e serenidade — Isso é patente. Neste ponto, queremos agradecer a grande contribuição que V. Ex^a trouxe aos trabalhos desta CPI da Ferrovia Norte-Sul.

Como Ministro do Planejamento, V. Ex^a se ateve ao item II da CPI. Não tratou, como é óbvio, daquele aspecto da concorrência, mas se ateve à análise da viabilidade econômico-financeira da Ferrovia Norte-Sul. Colocou a importância da construção dessa Ferrovia, e falou, inclusive, como Ministro do Planejamento, daquele que concilia a escassez de recursos com as prioridades do País, colocando como uma espécie de reparação ao desequilíbrio que existe entre as aplicações do Governo Federal no Centro-Sul e as aplicações em outras regiões, tais como o Nordeste e o Norte do País. Citou, inclusive, a proporção de investimentos, que seria de três por um, favorável ao Centro-Sul do País.

Quero, a esse respeito, Ministro Aníbal Teixeira, relembrar, aqui, uma informação que colhi de um relatório do Banco Mundial, um relatório detalhado, no qual se afirma que essa aplicação de recursos federais, pelo menos no que toca ao Nordeste, não é apenas numa desvantagem de três por um, conforme V. Ex^a afirma, mas que os recursos federais aplicados no Nordeste não ultrapassam 16% daqueles recursos federais aplicados na região Centro-Sul do País. Então, ao invés de ser de três por um contra o Nordeste, é de mais de cinco por um contra o Nordeste.

O problema da Ferrovia Norte-Sul, no aspecto dessa compensação, não contempla, especificamente, o Nordeste. Nesse ponto, gostaria de observar que não é apenas uma manifestação das principais lideranças do Nordeste, como o Governador Miguel Arraes, do meu Estado de Pernambuco, do próprio Governador Waldir Pires, mas é a própria realidade. Veja-se o mapa do País. O traçado da Ferrovia Norte-Sul poderá e deverá, naturalmente, beneficiar, sob o ponto de vista econômico, talvez social, quem sabe, o Estado do Maranhão, mas o saliente nordestino, exatamente a região que precisa de maior integração com o Centro-Sul do País, dada a sua alta densidade populacional, dado o fato de já ser um mercado consumidor, uma industrialização que foi incentivada nesses últimos vinte anos pelos planos da SUDENE, bem ou mal, mas existem distritos industriais nas capitais nordestinas, mercado consumidor, produção de minérios em escala razoável para exportação ao Centro-Sul — basta ver a situação do gesso em Pernambuco, e tantos outros. A Ferrovia Norte-Sul não considera nada disso, pelo contrário, no seu traçado, ela liga essa região do Centro-Oeste exatamente para o Norte, para o Maranhão, e marginaliza, ou acelera e incentiva o processo de marginalização do verdadeiro Nordeste; o verdadeiro Nordeste que, por sinal, começa no seu Estado, no norte de Minas Gerais, na região de Montes Claros. Nesse particular, a Ferrovia Norte-Sul não traz compensação alguma às injustiças em boa hora e tão oportunamente denunciadas por V. Ex^a no que se refere à aplicação dos recursos públicos.

Concordo inteiramente que a Ferrovia Norte-Sul será, com certeza, dentre outros, um instrumento de desenvolvimento econômico e, possivelmente, desenvolvimento social, para a região

Centro-Sul, para o Estado de Goiás e para o Maranhão. Eu entendo plenamente o entusiasmo, a garra com que está defendendo a Ferrovia o nosso caro colega, o Senador Iram Saraiva. Agora, em termos de integração do Nordeste, a Ferrovia Norte-Sul não contribui, em absoluto, ao contrário, marginaliza mais uma vez o Nordeste, contribui para o processo de marginalização do Nordeste, entendendo-se aqui o Nordeste o saliente nordestino, a começar do Piauí, do Ceará, do Rio Grande do Norte, de Pernambuco e da Paraíba, incluindo também Sergipe e o norte de Minas Gerais.

Essa é uma questão que eu gostaria de colocar.

V. Ex^a faz referência, aliás diz que a ferrovia já é citada desde o Império; é uma ansia, um desejo desde o Império. Grandes nomes da engenharia nacional, como Paulo Frontin e André Rebouças, dentre outros, citaram, como de fato o fizeram, que essa ferrovia é importante. Mas eles também fizeram e se referiram a outras ferrovias. Desde o Plano Ferroviário do Imperador Pedro II, ele previa uma ferrovia que sairia do sul do País, passava por Monte Azul, em Minas Gerais, atingia Juazeiro da Bahia, ultrapassava o rio São Francisco, entrava por Pernambuco, e chegava a Teresina, no Piauí. Essa ferrovia também é imperial. Em vez de prosseguirem os seus trabalhos, nós tivemos 200 Km dessa ferrovia desativados, exatamente o percurso que ia de Petrolina a Paulistana; ela foi encurtada em 200 Km, em vez de prosseguir naquele plano, conforme traçado pelos principais engenheiros ferroviários, até Teresina.

Admira-me também, Sr. Ministro do Planejamento, e aqui eu quero não apenas me admirar, mas quero reclamar e apelar a V. Ex^a, aproveitando esse ensejo. Como é que os recursos para a Ferrovia Norte-Sul já estão alocados no orçamento que nós vamos votar, conforme citou o nobre colega Iram Saraiva, e eu tenho aqui o cálculo dos gastos totais da ferrovia, 66 bilhões de cruzados, que já deve estar um pouco defasado?

Mas, eu gostaria de saber de V. Ex^a, com todo esse esforço de carregamento de recursos para a Ferrovia Norte-Sul, que se nota realmente como uma decisão, uma prioridade do Governo, é a grande obra do Governo, porque não foram, até agora, liberados apenas 80 milhões de cruzados para os estudos e os projetos da Ferrovia Transnordestina, que é apenas uma ligação de ramais já existentes, simplesmente um ramal entre Petrolina, em Pernambuco, e Juazeiro, e entre Petrolina e Missão Velha? Por causa de 80 milhões de cruzados, esses trabalhos estão paralisados, existindo um compromisso do Governo, um compromisso solene assumido na SUDENE. Por que faltam recursos apenas para os estudos e projetos desse trecho que é fundamental, aí sim, para a integração e o desenvolvimento do Nordeste? Não é uma nova ferrovia, é apenas uma interligação de um ramal, de uma malha já existente. No entanto, os recursos de 80 milhões de cruzados ainda não foram liberados pela sua Pasta, não para a construção, mas para o planejamento e os projetos. Como se entende que tenha tanto dinheiro para a Ferrovia Norte-Sul?

O Senador Pompeu de Sousa referiu-se muito bem ao aspecto fundiário da região, condição **sine qua non** para que aquela região se desenvolva de acordo, naturalmente, com o verdadeiro

desenvolvimento para o povo brasileiro, a começar do povo da região.

É claro que a ferrovia vai criar especulações. Chegam os gaúchos para aquela região, com sua tradição de produção, até com seus tratores, pequenos agricultores, mas com capacidade, com iniciativa e com tradição agrícola, mas podem de lá ser expulsos os goianos. Isso é fundamental saber, se o Ministério do Planejamento está englobando, está destinando recursos para uma reforma fundiária da área, que possibilite assentamentos adequados da população já existente, assentamentos racionais, assentamentos, digamos assim, de acordo com o interesse social de outros brasileiros que irão para lá? E a outra pergunta é que se refere às fontes de financiamento. E aqui pergunto com documento: os custos estimados até há pouco — que são em cruzeiros, e podem hoje não valer mais para a Ferrovia Norte-Sul — são de 66 bilhões, e viriam das seguintes fontes: 100,8 bilhões do Tesouro — se não me engano, no orçamento estão 8 bilhões, — e isso significa que esses dados já estão um pouco defasados; 7,4 bilhões da iniciativa privada; — o que é a iniciativa privada, já existem empresas nacionais comprometidas com estes investimentos? — e 18,8 bilhões do Fundo Nacional de Desenvolvimento.

Aqui vai a minha pergunta: A legislação referente à criação desse fundo, ao seu gerenciamento, permite esse investimento na Ferrovia Norte-Sul? Tenho lido e estudado objeções bastante fundamentais acerca da ilegalidade de investimentos do Fundo Nacional de Desenvolvimento em obras tais como a Ferrovia Norte-Sul — 33 bilhões de investimentos externos. É claro que essa pergunta vamos dirigir mais à tarde, ao Ministro dos Transportes, mas gostaria também de saber de V. Ex.^a se V. Ex.^a realmente não acredita naquele dinheiro daquela firma alemã, e ali foi realmente uma informação precisa, um mal entendido, pois a firma é de consultoria, logo não tem dinheiro para aplicar. Ela pode conseguir dinheiro para aplicar, intermediar como uma consultora. Pergunto o seguinte: diante desse quadro, o Ministro vai a Washington e não se entende com o Secretário do Tesouro Americano. A situação do momento atual permite entrar dinheiro novo no País, que não seja para pagar juros, dinheiro novo para investir, realmente no País? Não está entrando nem dinheiro novo para pagar os juros. Como é que os banqueiros vão emprestar dinheiro para investimentos realmente?

Em último lugar, Sr. Ministro, a questão do preço dos minérios — toda essa ferrovia se destina, segundo exposição que recebemos, não propriamente a atender a população da região. E, neste ponto, nobre senador Iram Saraiva, V. Ex.^a, juntamente com os seus companheiros que querem e desejam o desenvolvimento daquela região, precisam brigar muito. Aqui foi dito pelo Presidente da VALEC que a ferrovia é um grande corredor de exportação, exporta grãos para o mercado externo, exporta minérios, porque é mais barato se transportado pela ferrovia, para concorrer com o mercado internacional, e o porto de Itaquí é o ideal, além do mais que, em referência aos Estados Unidos e à Europa, ele é o mais próximo, mas do que tenho conhecimento, Sr. Ministro, é que o minério brasileiro está sendo vendido a preço abaixo do custo. Então, essa ferrovia vai

ser uma sangria. Lembro-me de um livro: "As veias abertas da América Latina". Ela vai ser uma sangria dos nossos recursos minerais a um preço vil, quando poderíamos procurar outras alternativas até que houvesse condições, no mercado internacional, de um preço compensador para a exportação desses produtos. Não vamos ser contra a exploração dos minérios, nossas riquezas minerais estão aí para serem exploradas, mas tenho dados de que os minérios que estão sendo exportados pela Vale do Rio Doce está perdendo dinheiro no conteúdo e ganhando na forma, isto é, perdendo dinheiro no minério e ganhando dinheiro apenas no transporte do minério. Considero esta questão a mais grave que se possa colocar. As riquezas nacionais estão sendo jogadas fora, abaixo do preço de custo, para alimentar uma política de desenvolvimento contra os brasileiros, porque isso é desenvolvimento para o Japão, para a Europa, para os Estados Unidos, mas não para o Brasil.

Termino, Sr. Presidente.

O SR. IRAM SARAIVA — Antes de V. Ex.^a termino, V. Ex.^a me concederia um aparte?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Ah, sim, pois não, inclusive V. Ex.^a foi citado de uma maneira destacada, pela sua garra, pela sua luta e louvo V. Ex.^a, posso discordar de um ou outro aspecto, mas no todo quero elogiar sempre V. Ex.^a

O SR. IRAM SARAIVA — Inclusive, agradeço a V. Ex.^a o destaque. Meu caro Senador Mansueto de Lavor, apenas acho que teremos que criar outra CPI.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — E quantas forem necessárias! Essa dos minérios...

O SR. IRAM SARAIVA — E eu concordo com V. Ex.^a. A dos minérios, V. Ex.^a me terá como primeiro subscritor. Agora temos que analisar o aspecto da Ferrovia Norte-Sul.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sim, mas a Ferrovia Norte-Sul foi feita para facilitar a exportação de minérios. Está dentro do tema, Senador. O argumento maior, usado pelo Presidente da VALEC, pelo Diretor de Engenharia da VALEC, é de que essa é uma ferrovia que não serve, inclusive, nem às populações assentadas nas cidades, não passa sequer próxima às cidades. É uma ferrovia para exportar minérios e grãos, não uma ferrovia de desenvolvimento social, conforme citou aqui o Ministro, referindo-se às ferrovias da Rússia e da Austrália.

O SR. IRAM SARAIVA — Mas é uma colocação equivocada.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Equivocada do Ministro.

O SR. IRAM SARAIVA — Concorde, concordo!

O SR. IRAM SARAIVA — Entendo que, na realidade, a Ferrovia Norte-Sul, se se coloca que a sua função social não é verídica, acho isso uma inverdade, porque ela transportar minérios e grãos... Ora, a própria região é produtora de minério e de grãos, automaticamente, a sua questão social já está justificada. Acho que é uma questão de colocação. Agora, quando V. Ex.^a coloca que, com relação à exploração de minérios, temos que

levar isso mais a fundo, vou em gênero, número e grau com V. Ex.^a. Subscribo novamente e é uma outra CPI.

Agora, uma coisa não tem nada a ver com a outra. Não é a Ferrovia Norte-Sul que está gerando essa questão. Essa questão, inclusive, acho que vem até mesmo antes de Pedro Álvares Cabral. Temos que apurar isso e dar um paradeiro. Não podemos é misturar, porque senão vamos cair exatamente em lugar algum.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — (Fazendo soar a campainha.) V. Ex.^a continue, porque o seu tempo está se esgotando.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Já encerrei.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Então, tem a palavra agora o Ministro para responder as perguntas formuladas pelo nobre Senador Mansueto de Lavor.

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — Enumerei aqui 5 perguntas. As considerações foram muito inteligentes e muito profundas e vou reduzir aqui.

Com relação à primeira questão, realmente, a Ferrovia Norte-Sul não serve diretamente ao Nordeste. É interessante a observação. Citei a defasagem de investimentos públicos em relação ao Norte, Nordeste e ao Centro-Sul apenas para evidenciar que se nós obedecêssemos a uma função puramente de mercado, a existência de carga para lançar uma ferrovia, estaríamos ampliando essa defasagem.

Essa ferrovia é, paradoxalmente, uma ferrovia, realmente, de muita integração. Ela beneficia diretamente Goiás, porque forma uma espinha dorsal de movimentação dentro de um Estado que tem uma conformação geográfica peculiar, com uma extensão de mais de 1 mil e 500 quilômetros dentro do seu território.

O SR. IRAM SARAIVA — É um Estado que se limita com quase todos os outros Estados.

O SR. MINISTRO ANÍBAL TEIXEIRA — É, com quase todos os outros Estados. Mas ela é uma ferrovia que também propicia o alívio da tensão social derivada do problema fundiário, porque para essas regiões estão indo exatamente populações de todo o Sul. Nós estamos, hoje, com 14 milhões de pessoas que saíram da zona rural para a zona rural, e uma parte significativa dessa população veio exatamente para o Oeste, para a Amazônia.

Então, o beneficiamento do Nordeste seria, também, em parte, porque essa população que migrou para essa região também é de origem nordestina. Então, o exemplo que citei aqui não foi dirigido especificamente a essa ferrovia, se ela ia beneficiar diretamente o Nordeste, embora beneficie, através de melhoria das condições de vida de populações que têm origem migratória em quase todas as regiões. Lá há mineiros, paranaenses e muitos gaúchos.

O problema de terra, no Brasil, passou a ser um problema grave. Temos que ter, e graças a Deus temos no Brasil, a possibilidade de acoplar mais terras que permitam superar essa tensão social derivada do problema fundiário. Foi por isso que coloquei a posição. Essa ferrovia vai ali-

viar em muito o problema fundiário. Ela está batendo a sua ponta lá no Bico do Papagaio que é, realmente, uma área de tensão. Acho que na medida em que abrimos mais espaços físicos que dêem condições de sobrevivência, porque não vamos pegar a pessoa que quer terra e mandá-la para uma região que não tenha transporte, então, aí, é uma equação muito importante. As fontes de financiamento apresentadas têm origem no Tesouro, depois no FND. Quero dizer que a condição para uma solicitação de recursos ao Fundo Nacional de Desenvolvimento é a rentabilidade do investimento. Conforme tivémos oportunidade de comentar aqui — não entrei em detalhes — a partir de cinco milhões de toneladas essa ferrovia se torna rentável, tendo em vista o seu perfil, tendo em vista as suas condições excepcionais de custo, com praticamente apenas 1% do seu total de quilometragem em obras de arte, portanto, com um custo muito baixo de produção. Como nós temos, só na área afetada, uma produção já de seis milhões de grãos, quase que automaticamente ela estaria caracterizada como uma ferrovia que dará resposta. Nós calculamos em termos de 8% de retorno do capital investido ao ano. Então, elas ficariam enquadradas dentro das condições do FND. Finalmente a terceira hipótese, que é a mobilização de recursos privados. Essa mobilização de recursos privados se faria, como eu disse, associando os interesses desses investimentos que poderão ser feitos ao longo dessa ferrovia, a exemplo dos que estão sendo feitos ao longo de Carajás, na área de fibras, especialmente a fibra curta de eucalipto, parafina e celulose, na área de ferros liga, para os países que estão hoje demandando quantidades cada vez maiores de ferros liga, para o ferro gusa, para o próprio aço, e para alguns minérios mais nobres. Porque é preciso que se diga que esse problema da relação minério-frete, o minério da Vale do Rio Doce está rendendo mais no transporte do que no seu custo final. O custo final não é ditado por nós, mas pelo mercado internacional. O que estava acontecendo numa fase anterior é que nós estávamos exportando minério — daí a idéia da ferrovia do aço, daí a idéia da ferrovia de Carajás, — a um custo em que não estávamos tendo lucro, porque o custo do minério, do transporte interno, no Brasil, era coberto pelo déficit da rede ferroviária federal. Então, procuramos produzir meios de transportes que nos dessem condições competitivas a nível internacional, e isso assustou. Se isso fosse feito por uma empresa privada, mas foi feito por uma empresa estatal brasileira que, competentemente, conseguiu fazer isso, e chegou nos mercados internacionais de forma competitiva, com minerais pesados que estarão em desuso daqui a vinte anos talvez. Então, como essas empresas haviam feito investimentos na África, como visitei lá na Libéria, na Austrália e em outros países, para transportar esses minérios elas resistem naturalmente à otimização dos mecanismos de transportes para outros minérios, porque chegamos numa hora inoportuna no mercado internacional, em que elas não aliviarão os seus investimentos internacionais. Essa é a realidade que qualquer estudo sobre minério no mundo aponta. Então, essa ferrovia Norte/Sul não é um fator de transporte de minérios, isso é importante dizer. Ela chega numa estrada que transporta minério. A Carajás, sim, foi feita para otimizar a exportação

de um minério de alto teor que chega a um porto por um preço infinitamente pequeno, chega ao Japão a dezoito dólares. Enquanto que o minério que sai de lá para as nossas próprias siderurgias chegaria a setenta dólares. Então, ele dá condições excepcionais de competitividade, e vendemos bem esse minério, tanto que o Japão não está mais investindo em siderurgia convencional. O que essa ferrovia nos abre de perspectiva, é exatamente de entrarmos com coisas enobrecidas. Em Minas Gerais temos essa vivência. O nobre Senador Ronan Tito já fez muito discurso sobre isso. Em vez de vender minério de ferro a 14 dólares, na época, passamos a vender gusa a 100 dólares, depois passamos a vender aço a 200 dólares, e agora estamos vendendo automóvel a 3 mil dólares, porque temos que saltar essas etapas. Essa é realmente a estratégia do desenvolvimento brasileiro, incorporando a nossa mão-de-obra, incorporando tecnologia, e para isso é preciso realmente enfrentar adversidades internacionais. E nós temos também que nos livrar desses minérios pesados, sob um ponto de vista meu, porque eles não terão mercado internacional daqui a 20 anos. Se pegarmos a evolução imponentes de um veículo automotor, verifica-se que está caindo em termos de peso, daqui a pouco os chassis poderão ser produzidos por uma liga não metálica. Então, acho que é um problema realmente, porque se mobilizam **lobbies** para fazerem investimentos em outras partes do mundo. Mas a estrada Norte-Sul não é uma estrada para a exportação de minérios, pelo contrário, é para valorizar o minério. Ela vai produzir ferros liga, 250 a 300 dólares a tonelada, vai produzir ferro gusa de 150 dólares a tonelada e celulose de 230 dólares a tonelada. Então, vamos enobrecer o nosso produto. Vamos ter condições de competir, vamos apresentar, jogar isso no eixo viário excepcionalmente localizado, porque esse eixo viário de custo e toneladas transportada muito baixa, que é Carajás, com um porto extremamente operacional, além de 70% do custo do frete interno, nos economiza também 2 mil milhas marítimas. Assim, ficamos extremamente competitivos com esse produto já enobrecido.

Então, é essa equação que quero pôr em evidência aqui. Acho que era mais ou menos isso que eu queria falar. Quanto ao problema do dinheiro novo, acho que realmente é um momento difícil para o Brasil conseguir-lo. Ele tem que realmente criar interesses que permitam a conversão de parte da dívida em investimentos, por exemplo, nesta ferrovia.

O SR. POMPEU DE SOUSA — Sr. Presidente, só uma questão de ordem por favor.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Nobre Senador, V. Ex.^a sabe a admiração que tenho por V. Ex.^a pela sua inteligência.

O SR. POMPEU DE SOUSA — Eu não queria tratar de assunto da CPI, mas queria merecer de V. Ex.^a 2 minutos de sua atenção, se for possível.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Na Comissão, não temos aberto precedente, e é por essa razão lógica que estamos chegando a bom termo na execução desta Comissão.

Agradeço a presença do eminente Ministro que fez aqui uma exposição transparente, todos aqui

entenderam e ouviram os comentários mais diversificados.

Quero agradecer a presença de S. Ex.^a

Comunico à Comissão que às 15 horas estará presente, aqui, o Ministro dos Transportes.

Designo os nobres Senadores Afonso Camargo e Pompeu de Sousa para acompanharem o Ministro até à porta.

(Suspende à reunião até as 15:00 horas.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Srs. Senadores, vamos continuar a sessão iniciada pela manhã, com o depoimento do Ministro Aníbal Teixeira. Agora vamos ouvir o último depoente desta CPI da Ferrovia Norte-Sul, o Ministro José Reinaldo Tavares.

Convido o Ministro para tomar assento à mesa. (Pausa.)

Como hoje pela manhã, o Ministro Reinaldo Tavares está também isento de prestar juramento, uma vez que S. Ex.^a não foi convocado, e sim convidado para prestar alguns esclarecimentos.

Sr. Ministro, se V. Ex.^a deseja que algum assessor seu o acompanhe, poderá ele vir aqui até à mesa.

Sr. Ministro, esta Comissão foi criada pela seguinte resolução:

"Resolução — Constitui Comissão de Inquérito.

Nos termos do art. 170, alínea a, do Regimento Interno, é constituída no Senado Federal uma Comissão de Inquérito, composta de 9 membros, para o fim de, no prazo de 60 dias, apurar as irregularidades divulgadas no jornal **Folha de S. Paulo**, na concorrência para implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia."

V. Ex.^a prefere fazer sua exposição e ser interrogado ao final, ou quer ser interrogado durante a exposição?

O SR. JOSÉ REINALDO TAVARES — Farei minha exposição. Após, eu irei à disposição de V. Ex.^a para as perguntas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex.^a tem a palavra por 30 minutos, para fazer sua exposição, período em que não será interrompido.

O SR. JOSÉ REINALDO TAVARES — Senhor Presidente,

Senador João Menezes;

Senhor Relator,

Senador Mansueto de Lavor;

Senhores Senadores,

Membros desta Comissão,

Permitam-me saudar o Poder Legislativo, aqui resumido nas pessoas de Vossas Excelências. A Comissão Parlamentar de Inquérito, como instituição do direito constitucional brasileiro, é uma das maiores conquistas democráticas que a nós todos, do Legislativo e do Executivo, cabe prestigiar e preservar. A CPI não é só o fórum dos debates, mas também o momento da apuração da verdade, no interesse maior do País e da nossa gente.

Assim, passo agora ao tema da convocação, afirmando que não podemos imaginar a Ferrovia Norte-Sul como uma proposta isolada ou apenas restrita a uma política de transportes. Como modalidade opcional, ela é um investimento inseparável do desenvolvimento da economia regional do Centro-Oeste. Não só inseparável, mas tam-

bém indispensável ao desenvolvimento dessa economia.

E isso é tão evidente que não encontra contestações sensatas.

Mas o que torna prioritário esse investimento e o sobrepõe, como regra, a outros investimentos tidos como básicos em áreas do Sudeste e do Sul é que ele deslança uma etapa efetiva na política governamental de descentralização geográfica das forças produtivas, enfim, da reorganização territorial da economia nacional.

A Ferrovia Norte-Sul é o instrumento básico, fundamental, para uma estratégia de reorganização territorial da economia nacional. Somos um País continental, no qual a economia se exprime através de pólos e antipólos, de capitalismo e pré-capitalismo, de desenvolvimento e subdesenvolvimento, de hegemonia e dependência, de riqueza e pauperismo.

Será que não é preciso urgência no rompimento dessas desproporções e antagonismos?

De qualquer modo, a Ferrovia Norte-Sul nunca deverá ser considerada fora de suas interrelações com a atividade econômica da qual ela é um componente essencial, especialmente em áreas de fronteira econômica, como é o caso da região Centro-Oeste.

Gunnar Myrdal tinha razões históricas para escrever que os processos espontâneos, no *laissez-faire* de economias subdesenvolvidas, conduzem ao agravamento e não à diminuição das desigualdades regionais.

No Brasil, os modelos de estudo de **viabilidade econômica** são conduzidos sob a perspectiva da capitalização privada, independentemente do investidor e das funções que o investimento possa vir a desempenhar no sistema econômico-social. Sempre se procuram respostas do investimento, considerando a sua taxa interna de retorno ou da lucratividade do capital imobilizado, isto é, o investimento só se mostra viável quando garante um mínimo de remuneração líquida direta. Também se introduz na avaliação, como outro indicador, o cálculo da relação custo-benefício, fixando-a (a mesma deformação metodológica antes referida) segundo os mesmos parâmetros de rentabilidade do capital.

Trata-se, num e noutro caso, de um método **bancário** de avaliação de financiamentos ou de aplicação de capital por investimentos do setor privado da economia, mas que nada tem a ver com a natureza da viabilidade e com a conveniência dos investimentos do poder público em programas de desenvolvimento econômico e social.

A viabilidade de um empreendimento como a Ferrovia Norte-Sul não pode ser encarada simplesmente sob a ótica imediatista de um gerente de banco sem compromissos com a função social do dinheiro. E é isso que se procura, através dos estudos de viabilidade econômica tão reclamados pelos contestadores da ferrovia.

A ferrovia não é em primeira análise, nesse caso, uma oportunidade ou um meio de gerar lucros imediatos em cima dos seus ativos.

Embora desejável — e lucros haverá, sim —, sua função agora, e a longo prazo, é outra. Ela se insere como parte cativa de um conjunto numa estratégia governamental de desenvolvimento econômico, voltada para a mobilização das forças

produtivas em dada região da fronteira econômica, até aqui deprimida ou estagnada.

O que cabe indagar, por isso, não é se a ferrovia é viável segundo a expectativa de imediato retorno convencional do seu investimento, mas em que medida ela pode contribuir para despertar forças econômicas potenciais, sustentar mudanças nas estruturas produtivas e permitir novas relações de mercado, e assim por diante.

Estudos desse tipo — além de sua nítida inadequação para mensurar retornos econômicos e benefícios sociais de um investimento, a partir do qual o poder público exerce funções institucionais **desenvolvimentistas** — também são sempre irreais, formais, apóiam-se em arbitrios matemáticos e elementos subjetivos, transformando o intangível em falsas quantidades e falsos valores de projeção.

A ferrovia ligará o **nada a coisa nenhuma** foi lançado na imprensa pelos detratores e contestadores de uma obra redentora. Nada mais oco, e só não infantil porque a infância é muito mais lúcida, promissora e cívica.

Pode-se resumidamente mostrar, dentre outras razões, por que é prioritário o investimento na ferrovia.

- É condição indispensável à distribuição espacial da atividade econômica e à aceleração do processo de desenvolvimento da região que ela vai atender. A construção da ferrovia deverá constituir uma ação paralela, mas integrada, às ações governamentais dirigidas:

- em face da incorporação dos recursos naturais disponíveis na região e, com isso, do desenvolvimento do setor primário da economia (lavouras, pecuária, produção mineral, etc.);

- tendo em vista a criação, induzida ou diretamente, de unidades de trabalho industrial;

- considerando-se a intensificação dos movimentos migratórios para sustentar programas de colonização e outros modelos de ocupação dos atuais vazios territoriais;

- em decorrência da implantação de novos sistemas urbanos, ou modernização dos sistemas existentes, devidamente equipados, e que possam oferecer estruturas de apoio à ocupação econômica da região de influência da ferrovia.

- E, ainda em razão da estratégia de reorganização territorial da economia nacional, reduzindo as atuais desproporções econômicas e os antagonismos entre áreas **centrais**, hegemônicas, e áreas **periféricas**, dependentes.

Não podem pairar dúvidas quanto à conveniência do investimento da ferrovia, considerada agente indispensável ao desenvolvimento econômico regional.

A prioridade da ferrovia é sempre contestada, comparando-se alternativas de alocação do desembolso de 2,4 bilhões de dólares previstos para sua implantação. Com este recurso, poder-se-iam realizar outros empreendimentos ou implementar uma política de subsídios que garantiriam um retorno a curto prazo. O capital do investimento ferroviário tornar-se-ia caro, considerando a taxa de desconto que o investidor usualmente pagaria se tomasse esse capital em banco. Por isso, é forçoso que o objeto do investimento possa remu-

nerá-lo rapidamente. O teor da frágil e insensata argumentação é sempre este.

Ocorre que os recursos financeiros para o investimento não estarão sendo captados no mercado de capitais. Eles procedem de fundos governamentais ordinários ou especiais.

No entanto, a questão é mais ampla do que essa dos critérios de mensurar a remuneração do capital em investimentos alternativos, não necessariamente comparáveis do ponto de vista das relações do investidor com a sociedade, e dos efeitos socialmente desiguais engendrados. A questão maior está em que todo esse balanço de alternativas, e a respectiva fixação das prioridades para os investimentos governamentais, termina, de um lado, por ampliar e consolidar a hegemonia das áreas economicamente mais desenvolvidas do País, no caso o Sudeste e um pouco o Sul; de outro lado, por alargar o fosso que as separa dos espaços regionais **periféricos** economicamente deteriorados.

A Nação só alcançará o desenvolvimento se conseguir corrigir desequilíbrios econômicos estruturais-setoriais e estruturais-territoriais, se modernizar o que há de mais arcaico no sistema produtivo e se estimular a expansão do emprego e da renda em áreas estagnadas, ou semi-aproveitadas.

Claro que implicaria mistificações e utopia, simples retórica, alguém se escudar na remoção dessas deformações a curto e médio prazos, e dar um caráter imediatista à eliminação dos contrastes, desproporções e confrontos entre as regiões industrializadas, desenvolvidas economicamente, e as regiões de economia atrasada e deprimida. Mesmo porque as regiões que atingiram a etapa industrial de escala acabaram se tomando as matrizes nacionais do poder econômico, político, cultural, de certo modo até ideológico. E não querem abrir mão desse **status quo**. Para mantê-lo, para preservar e consolidar seus interesses, os seus porta-vozes se entrincheiram nas justificativas que a ocasião aconselha — antes eram os custos de oportunidade, projetando maior reprodução e vantagens sociais aos investimentos alocados às regiões já desenvolvidas; agora é a crise econômica, onde só vale investir nas regiões onde se localizou o segmento hegemônico do sistema econômico.

É oportuno ressaltar que essa noção conservadora de conveniência e prioridade locacional nos investimentos governamentais apresenta hoje muitas fraturas, até porque a sua prática está levando a Região Sudeste a um processo gradual, cumulativo, de congestionamento e saturação econômica e social. São muitos os que ali defendem a desconcentração da economia e a sua irradiação para as regiões periféricas, inclusive como forma óbvia de ampliar o mercado interno.

Uma análise retrospectiva da economia nacional, nos últimos 30 anos, nos ensina que a política **desenvolvimentista** do País sempre tem sido acionada do **centro** para a **periferia** do sistema econômico — é o modo escolhido para otimizar os efeitos do processo acumulativo em ativos fixos e semifixos, sobretudo industriais. Essa política veio alimentada pela teoria de que o atraso absoluto e relativo das regiões periféricas (Centro-Oeste, Nordeste e Amazônia), suas disparidades, assimetrias e contradições em relação ao Sudeste/Sul eram situações lógicas, conquanto paradoxais,

geradas das próprias leis do desenvolvimento necessariamente desigual da economia e da sociedade.

Entendia-se que a estagnação econômica, a marginalização social e o subemprego crônico das regiões periféricas, com todas as suas implicações, deveriam ser atacados e removidos não diretamente, mas pela via do progresso econômico das áreas situadas no **centro** do sistema — **para não provocar um nivelamento por baixo**, dizia um documento governamental sobre as metas econômicas de 1968-70. A essência ignominiosa da situação: mais desenvolvimento de um lado, nas regiões privilegiadas, às expensas do maior atraso relativo nas outras, já atrasadas.

Tais parâmetros criaram uma postura prática que se vem perpetuando historicamente, e que se tornou regra convencional, raiosa objetiva e subjetiva das decisões de investimento em todos os níveis. Os investimentos nas regiões estagnadas só se tornavam aconselháveis quando eles, de algum modo, alimentavam a reprodução do capital das regiões centrais e ampliavam os componentes caudatários daquelas em relação a estas. O Nordeste e a Amazônia, especialmente, conhecem de perto essa molesta experiência.

Uma comparação entre a Região Sudeste e a região de interesse da ferrovia comprova a existência desses **dóis brasis**.

No Sudeste, a concentração territorial do desenvolvimento econômico — e no seu interior, o processo acumulativo industrial — traz para essa região uma espécie de **cavalo de Tróia**. Refiro-me à deterioração das condições de vida da maioria da população nas respectivas áreas metropolitanas. No decênio 1970-80, as áreas metropolitanas de São Paulo, do Rio de Janeiro e de Belo Horizonte registraram um crescimento populacional de 18 bilhões de habitantes, havendo a hipótese de que, em 1985, esse quantitativo de aumento (15 anos) tenha subido para 28 milhões — cerca de 2 milhões por ano, no período. É isso que, hoje, está estimulando a existência de um grave problema urbano, simultaneamente ao problema agrário histórico, ambos engendrados pelas condições materiais opostas, de desenvolvimento e subdesenvolvimento, com que se apresenta a organização estrutural-territorial da economia.

A concentração social e demográfica nos espaços urbanos metropolitanos da Região Sudeste transformou-se num grande desafio à sociedade e ao Governo. Como enfrentar os desequilíbrios entre a demanda do emprego e a sua oferta? Como remover a proliferação de favelas e cortiços nas periferias urbanas e atender aos milhões de favelados, cujas reivindicações por uma qualidade de vida menos desumana se politizam cada vez mais? Como superar a saturação das vias de tráfego diante das necessidades dos fluxos origem/destino dessas populações? Como garantir-lhes o saneamento básico, impedir a poluição socio-ambiental, reduzir a mendicância e a criminalidade? Como dar soluções ao problema habitacional, que é, a um só tempo, quantitativo e qualitativo?

Já é hora de compreender que a estratégia de desconcentração demográfica e econômica, com o aumento das oportunidades de desenvolvimento das regiões periféricas, responde satisfatoriamente a esse elenco de desafios.

A decisão de construir a Ferrovia Norte — Sul está contida na estratégia de transformar os **dóis brasis** em um só.

Ressalte-se que não se trata de uma solução restritamente de transporte; é uma estratégia de desenvolvimento econômico lançada nas condições de uma área de ocupação pioneira e da qual a ferrovia é um componente essencial. Poucos países no mundo têm um capital estocado e disponível para ser aproveitado em benefício do seu desenvolvimento, como o Brasil.

A decisão de construir a ferrovia termina com o círculo vicioso: a região não tem transporte porque não tem economia, e não tem economia porque não tem transporte. Transporte e economia são efeito e causa um do outro.

Mas será que esse empreendimento não é viável economicamente, mesmo sob a ótica de critérios bancários, como a da taxa interna de retorno?

A área de influência da ferrovia Norte-Sul é de 143 milhões, 204 mil hectares, com um potencial de produção de 45 milhões de toneladas de grãos por ano e 132 milhões de toneladas de produtos florestais, 565 milhões de toneladas de calcário, 195 milhões de toneladas de dolomita, 163 milhões de toneladas de cobre, 158 milhões de toneladas de níquel, 155 milhões de toneladas de prata, 222 milhões de toneladas de granito e mármore, 227 milhões de toneladas de outros minérios e um rebanho que, em 1986, tinha 27 milhões de cabeças de gado bovino. Com o gás de Urucu e a Província Mineral de Carajás, região que tem ampla capacidade de produzir ferro-esponja, produtos químicos e fertilizantes e grande número de insumos industriais. Além do mais, o potencial de geração de energia hidroelétrica da região chega a 20 mil megawatts. Nessa região do Brasil pode-se tomar o maior produtor mundial de celulose de fibra curta, com grande área de reflorestamento e também de ferro-gusa, de carvão vegetal e de **chippes** de madeira; considerando três alternativas: pessimista, moderada e otimista, da produção de grãos da região e da sua influência na carga a ser transportada pela ferrovia, com um potencial de carga que já em 1990 irá variar entre 9,9 milhões de toneladas a 12,4 milhões de toneladas/ano, aumentando gradativamente a uma velocidade de ocupação do que a ocorreu historicamente no Brasil, atingirmos, no ano 2005, com a carga da Ferrovia Norte-Sul, variando entre 26,9 milhões de toneladas a 40,1 milhões de toneladas/ano.

A ocupação da área, nessa velocidade, exigirá 8,7% anualmente do total de crédito agrícola de 1987, portanto, inteiramente dentro de nossas possibilidades.

Objetivando garantir a aceleração do desenvolvimento agrícola-industrial, essa região terá benefícios do Programa Grande Carajás e será criada uma instituição no modelo do INDEM (Instituto de Desenvolvimento de Minas Gerais) que no período de 1970 a 1987 implantou 567 projetos com o valor de investimento de 8,2 bilhões de dólares, criando 816 mil empregos no Estado de Minas Gerais.

A taxa interna de retorno, no horizonte de 25 anos, chega aos números impressionantes que variam de 35 a 38,2, se considerarmos apenas a transportadora, de 11,3 a 14,3 para a transportadora mais superestrutura e 5,1 a 7,9 para o total de investimento do projeto. O PEIBEC? com

desconto de 6% é 13 a 16 anos para a transportadora mais superestrutura e de 21 a 25 anos para o projeto total. As taxas de retorno no investimento de ferrovias nos Estados Unidos era de 5,7, em 1984, em média. Portanto, mesmo sob a ótica bancária, o investimento é extremamente atraente e capaz de atrair investidores. Entretanto as autoridades da região acham que a velocidade de ocupação será bem maior do que a tomada nos cálculos o que melhorará ainda mais a atratividade do investimento. Tenho, para mim, que as gerações futuras vão reagir com muito humor quando, estudando a história do nosso tempo, se depararem com a gênese da Ferrovia Norte-Sul. Não entenderão, com certeza, por que uma obra que lhes estará a render tantos e incalculáveis dividendos, assegurando-lhes a vantagem da economia de mercado que irão desfrutar, teve que custar, aos seus idealizadores e executores, tantas e quase sempre terríveis e injustas dificuldades.

Consola hoje saber sobre as dificuldades do Presidente Abrahão Lincoln, quando vislumbrou que o futuro da América precisava se encaminhar não só pela paz entre o Norte e o Sul, mas também para o distante Oeste e por estrada de ferro. O Presidente José Sarney será, sem dúvida, reconhecido pela história, em razão do seu empenho em favor da descentralização da economia e da abertura de novas fronteiras, entregando ao País as potencialidades de que dispõe também o Centro-Oeste.

Agradeço a atenção com que me ouviram e coloco-me à disposição de V. Ex.^a para responder a toda e qualquer indagação, dentro do tema que justificou a minha convocação.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — De acordo com o estabelecido na Comissão, os Srs. Senadores terão agora o espaço de dez minutos para fazer observações e perguntas diretas ao Sr. Ministro. S. Ex.^a terá, em seguida, cinco minutos para respondê-las.

Com a palavra o nobre Senador Leopoldo Peres.

O SR. LEOPOLDO PERES — Sr. Ministro, não discuto as vantagens da construção da Ferrovia Norte-Sul para o desenvolvimento do Centro-Oeste e grande parte do Norte do Brasil. Há, contudo, especialistas e técnicos que optariam por uma solução hidroviária.

Pergunto a V. Ex.^a — e gostaria de obter respostas objetivas: Quais as vantagens da construção da Ferrovia sobre a abertura de um sistema hidroviário para a evasão da produção do Centro-Oeste, principalmente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o Sr. Ministro, para responder à pergunta.

O SR. JOSÉ REINALDO TAVARES — Sr. Senador, na verdade, defendemos a construção da Ferrovia e da hidrovia. Não vemos motivos para comparação entre um sistema e outro.

Se aproveitarmos os meios hidroviários e ferroviários de que dispomos, teremos pelo menos cinco grandes eixos de integração da nossa economia.

Passando pela hidrovia do rio São Francisco, ligada ao Sul do País, em Pirapora, pelo sistema

ferroviário, estamos projetando a Ferrovia Transnordestina, que liga Petrolina ao sistema ferroviário do Norte do País, formando um grande eixo mais próximo do litoral. Depois, viriam a Ferrovia Norte-Sul, com a integração do sistema ferroviário do Norte e do Sul, a hidrovia do Araguaia e Tocantins, a do Madeira e a do Paraguai.

A hidrovia do São Francisco recebeu, este ano, recorde de carga de toda a sua história.

No rio Madeira, já fizemos o balizamento completo de todo o rio, com sinalização diurna e noturna, diminuindo em três dias a viagem por esta hidrovia.

No rio Paraguai, está-se fazendo a dragagem no trecho prioritário entre Cáceres e Corumbá. O Ministro dos Transportes do Paraguai esteve conosco em Corumbá, e o Ministro da Argentina chega na próxima semana. Esses países, juntamente com o Brasil, irão construir uma das maiores hidrovias, a do rio Paraguai.

A hidrovia do Araguaia e Tocantins é extremamente importante. Estamos cumprindo todas as prioridades do estudo do PRODIAT, que definiu como sistema ideal para aquela área de influência a hidrovia. O PRODIAT divulgou um plano de pesquisas para o desenvolvimento da navegação no rio Araguaia, feito em conjunto com a SINA-MAM, o Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante, a Diretoria de Portos e Costa da Marinha e a Portobrás.

Esse plano de pesquisa é importante para se poder pensar em transformar o rio Araguaia em hidrovia. Vou ler alguns trechos, para que V. Ex.^a possa ter conhecimento perfeito das dificuldades da transformação em hidrovia de um rio sem regularização, como é o Araguaia.

Na pág. 13, diz-se:

"Como já referido, o rio Araguaia e seus afluentes nunca foram utilizados efetivamente como via de transporte regular. Em consequência, apesar dos meritórios e detalhados levantamentos realizados recentemente pela Portobrás, que demonstram cabalmente a viabilização de utilização da hidrovia para movimentação econômica de grandes volumes de cargas, não se dispõe de informações precisas sobre as reais condições de trânsito das embarcações nas passagens críticas, especialmente em situações excepcionais de nível d'água.

Essas informações, normalmente fornecidas pelos práticos do rio, só podem ser obtidas pelo contato íntimo e contínuo com o curso d'água em seus diferentes estágios hidrológicos.

A necessidade de vivência dos problemas específicos da hidrovia é, sobretudo, importante para o trecho do rio entre Conceição do Araguaia e Aruanã que apresenta um leito móvel como dança contínua da mobilidade dos bancos de areia, na posição dos canais de navegação e nas profundidades devido à mobilidade dos bancos de areia e aos fenômenos de autodragagem, ou seja, o aprofundamento do leito com o abaixamento do nível d'água sob influência das alternativas imprevisíveis de cheias e estiagens. Mesmo nos travessões rochosos têm sido notadas modificações nas condições de escoamento que podem pôr restrições de tráfego, devido à

velocidade das águas e que não são constatáveis através de levantamentos isolados, por mais significativos que sejam."

Esse plano de pesquisa está dividido em três fases: a elaboração do projeto de comboio; a construção e armação do comboio; e a operação do comboio. Conforme o projeto, a primeira fase levaria seis meses; a segunda fase, quatorze meses, e a terceira fase, quarenta meses.

Contratamos o Instituto de Pesquisas Tecnológicas, o órgão indicado pelo estudo, para fazer o projeto do comboio. Foi feito o projeto do comboio, a Portobrás realizou uma licitação para a contratação do comboio, contratou um estaleiro, e esse comboio estará pronto em meados do próximo ano, quando essas pesquisas serão iniciadas.

À luz do PRODIAT, somente quando esse comboio terminar todas as pesquisas, estimadas em quarenta meses, é que poderemos ter certeza, para poder fazer as obras, o orçamento dessas obras, para ter uma ideia das dificuldades que enfrentaremos para transformar esse rio numa hidrovia. Aliás, citaria também aqui as autoridades da região, como o Governador Henrique Santillo, que tem, reiteradamente, feito comentário sobre este assunto, inclusive aqui, nesta CPI. Inclusive lerei um trecho do trabalho dele:

"Tais estudos e pesquisas serviram para definir a hidráulica do rio e também para se verificarem os fenômenos de mobilidade extrema dos bancos de areia do Araguaia. Este é o fundamental obstáculo à navegação.

As formações aluviais dos principais contribuintes do Araguaia tornam o rio um depositário de areias, que forma suas extensas praias variáveis a cada enchente. Pode-se definir o Araguaia como um rio de bancos móveis, como o rio Loire, da França. No Araguaia o canal é indefinido. Destaca-se ainda a questão ecológica, representando sérias restrições. É preciso que os estudos recomendados dimensionem com propriedade as perdas ecológicas que significariam obras de estabilização de margens, bancos e canais móveis.

A construção de espigões para manutenção de canais em rios de fundos móveis altera a relação entre o meio líquido e o meio sólido, destruindo praias e margens, para se fazer canais navegáveis",

disse aqui o Governador Henrique Santillo.

Quereria mostrar aqui uns mapas, em fotografias, do Instituto de Pesquisas Espaciais — IPE, dessa região, para mostrar esse problema do assoreamento do rio.

(Projeção)

Temos aqui uma fotografia de 30 de julho de 1985. É uma fotografia colorida. Essas áreas em branco são os bancos de areia móveis do rio Araguaia. (Risos)

(Projeção)

Uma fotografia de satélite do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais.

(Projeção)

Algo bastante claro: a progressão do assoreamento do rio. Quer dizer, não é só a existência de bancos móveis, é a contínua e progressiva acumulação de areia e a mobilidade desses bancos dentro do rio.

(Projeção)

Nesse mesmo trecho, a parte em amarelo, foram os bancos de areia detectados em junho de 1979. Elas não são as maiores. Aqui mesmo vemos outras bem maiores, mas é só para mostrar a existência dessas áreas, aqui, em 1979.

(Projeção)

Em 1985, na mesma área, a situação é completamente diferente. Todos os bancos aumentaram de tamanho e alguns deles, podemos ver claramente, se deslocaram.

(Projeção)

Este daqui, por exemplo, se repartiu em dois. Estoutro teve uma criação de outro no rumo da outra margem, e assim por diante. Por isso que é necessário esse plano de pesquisa, porque o rio é extremamente móvel e tem grandes dificuldades. Temos fotografias do Tocantins e do Araguaia em que vamos ver a completa diferença entre os dois rios.

(Projeção)

O INPE também forneceu — aqui no Araguaia, está distante, mas esta fotografia pode circular, para que os Srs. possam verificar, mostrando os bancos de areia no trecho do rio Araguaia. Portanto, o rio é bem mais largo, porque é uma característica desse assessoramento, vai obrigando o rio, a água a correr em uma superfície mais rasa e, assim, diminuindo a profundidade de todo o rio. O Tocantins, que tem muito mais água, é um rio bem mais estreito, mas muito mais profundo, não se vê nenhuma mancha de areia depositada no rio Tocantins.

(Projeção)

Aqui, um trabalho feito pela Portobrás, que está à disposição dos Srs. Foi um contrato com uma firma privada que fez o levantamento de todos os pontos. Aqui estão fotografados todos esses areais. Esse trabalho não é de hoje, é um trabalho mais antigo. Quereria chamar atenção para o trabalho dos técnicos que estiveram lá, para as conclusões a que eles chegaram.

É de se notar, devido à grande mobilidade do leito e por serem as fotografias obtidas de bancas já bastante antigas, alguns locais onde existiam ilhas estão hoje ocupados pelo canal, por outro lado, antigos canais estão tornados por baixios, conforme assinalado.

No final do relatório, ele diz:

"No decorrer dos trabalhos, ocorreram diversos encalhes das embarcações de serviço, apesar do grande cuidado dos práticos do rio por nós empregados. A grande mobilidade do leito, com a conseqüente mudança do canal navegável, muito contribuiu para isto, principalmente antes da definição do canal de estagem, decorrente da queda das praias, na pitoresca expressão regional.

Nas travessias de pedragem e corredeiras somente foi necessária calagem das embarcações maiores na corredeira de Três Portos."

Para se ter uma ideia do que ele disse, que encalhou toda hora a embarcação de serviço, aqui temos uma fotografia da embarcação de serviço.

(Projeção)

A embarcação de serviço nada mais é do que esta, um pequeno barco de pescadores. Assim mesmo encalhou durante todo o trecho.

O segundo ponto de dificuldade para a construção da hidrovia, que deve ser construída, mas temos que resolver esses problemas primeiro, é a passagem da região entre Xambioá e Conceição do Araguaia, que deverá ser vencida pela Hidroelétrica de Santa Isabel. Todos sabemos da fundamental importância para a ligação do Araguaia e do Tocantins dessa Hidroelétrica de Santa Isabel.

Os trabalhos da Eletro-norte sobre a Hidroelétrica mostram o seguinte: não está prevista a construção antes do ano 2001, porque diversas outras hidroelétricas que têm um custo de implantação por kw muito mais baixo, tornaram a prioridade da Hidroelétrica de Santa Isabel. Então, ela não está prevista antes do ano 2001. Se for feita essa barragem e a eclusa pelo Ministério dos Transportes, teremos que investir, na barragem, 1,7 bilhão de dólares e na eclusa, um valor que já estava computado anteriormente, cerca de 145 milhões de dólares. Portanto, as condições de igualdade teórica que havia no trabalho de recorte entre a ferrovia e a hidrovia, mesmo colocando um bilhão de dólares a mais na ferrovia, teremos que colocar um bilhão e 700 milhões de dólares na hidrovia, que muda bastante o resultado daquele trabalho. Por isto, como a barragem com a eclusa deve levar de 5 a 6 anos se, por alguma prioridade, for colocada no orçamento da Eletro-norte, no ano 2002, por exemplo, porque até no ano 2001, pelos documentos oficiais, não está prevista, ser colocada no ano 2002, somente no ano 2008 poderemos pensar que essa barragem esteja funcionando. Não há condições de fazer antes. Assim mesmo, a Portobrás, que é o órgão que cuida das hidrovias, é o órgão oficial do Governo para tratar das hidrovias, e os seus técnicos são os maiores defensores da hidrovia, mesmo sem se deter nesses problemas, sem considerar esses problemas de assoreamento, considerando a construção da hidrelétrica pelo setor elétrico, agora, a Portobrás chegou à seguinte conclusão, comparando, teoricamente, os dois sistemas: investimento em equipamento operacional — vou deixar, inclusive, esse trabalho — ferrovia: 342,7 milhões de dólares; hidrovia: 914 milhões de dólares, ou seja, 2,7 vezes maior investimento no equipamento operacional para transportar a mesma carga; e a rodovia, 2 bilhões e 812 milhões de dólares ou, se a vida útil for menor, 1 bilhão e 197 milhões de dólares.

A Portobrás chegou à conclusão de que a ferrovia e a hidrovia economizariam, praticamente, um bilhão de dólares por ano no consumo de combustível em relação à rodovia, que, hoje, está lá implantada e limita o desenvolvimento da região. No consumo de combustível, a Portobrás chegou à conclusão de que, em litro, por 1.000 toneladas quilômetro útil, que é a maneira de medir no sistema ferroviário ou aquaviário, e a média da hidrovia, consumo por litro/tonelada quilômetro útil, seria 11,3 em média; da ferrovia, 5,45; e da rodovia, 56 e 53 — isto na média. No sentido Sul-Norte, a hidrovia — e, aí, aproveitaria a descida da corrente — gastaria 9,47 litros por tonelada/quilômetro útil, e a ferrovia, 4,90. No sentido norte-sul, onde há a maior carga, o Geipot chegou à conclusão de que quase 70% da carga se destina do norte para o sul. Neste sentido, a hidrovia gastaria 13,12 litros por mil tonelada/quilômetro útil, enquanto a ferrovia gastaria 6 litros por 1.000 tonela-

das/quilômetro útil. Portanto, menos da metade no sentido da maior carga.

A mão-de-obra incide no custo de operação do modo de transporte. A ferroviária — o índice aqui é homem/hora por 1.000 toneladas/quilômetro útil:

Ferrovária: 0,0565 homens/hora por mil toneladas/kw útil;

Hidroviária: 0,44 homens/hora por mil toneladas/kw útil;

Rodoviária: 2,22 homens/hora por mil toneladas/kw útil;

Os custos de transporte na ligação norte/sul, se aí considerarmos que a hidrovia está pronta, que esses bancos de areia não atrapalham, que a Hidroelétrica Santa Isabel está construída, quer

dizer, considerar que a implantação, o investimento de capital na ferrovia é muito maior, se não houvesse esses problemas, mesmo considerando que é muito maior, teríamos o seguinte (valores em dólares por mil TKU):

Ferrovia: 1,84.

Hidrovia: 3,37.

Rodovia: 27,58. (Isso na operação).

Equipamentos para Piedade:

1,13.

2,51.

15, respectivamente.

Entrando com o total do custo da via, teremos: custo integral de ligação ponta a ponta do Planalto Central a portos e cidades da região por eixo principal (utilizados valores em dólares por tonelada):

EIXO PRINCIPAL NORTE/SUL

Destino	Belém	São Luís	Marabá	Imperatriz
Ferrovia	22,47	21,90	18,59	15,61
Hidrovia	22,22	25,82	17,58	18,35
Rodovia	84,38	97,89	50,92	68,04

Portanto, mesmo considerando que na hidrovia não se tivesse que investir nada e na ferrovia tivesse que investir tudo, o custo final de transporte, considerando o pagamento dessa infra-estrutura, seria praticamente o mesmo, tanto para a ferrovia como para a hidrovia.

Tempo de viagem — Um maior tempo de viagem significa aumento no custo financeiro do estoque, pois o produto em movimento estará comprometido, mas não poderá ser utilizado; aumento do custo de transporte de produtos que exijam cuidados especiais e de custo proporcional a tempo corrido: produtos perecíveis, cargas perigosas.

Tempo de viagem:

Hidrovia — Planalto Central a Belém: 18,6 dias.

Ferrovia — Planalto Central a São Luís: 3,5 dias.

Garantia da operação do sistema — Uma das principais características de um sistema de transporte deve ser a possibilidade de operação permanente. A suspensão de um sistema de transporte por certo período de tempo, ainda que previsível e programável, representa um aumento no custo de estocagem dos produtos, armazenagem e custo financeiro. A hidrovia, no trecho Aruanã/Conceição do Araguaia, não apresenta condições naturais de utilização permanente devido à pouca profundidade que atinge nos períodos secos do ano. A ferrovia, pelas características próprias do sistema, oferece uma garantia integral de operação, embora a Portobrás ache que isso pode ser eliminado gradualmente.

Garantia de operação do sistema.

Ferrovia — É integral ao longo do ano, 100% do ano.

Hidrovia — Comboio Araguaia com calado operacional, determinado pelos técnicos, de 1,20m. Dados do PRODIAT: 85,25, endossados pela Portobrás.

Anos médios.

Hidrovia — Mais de 90% do ano nas condições naturais do rio.

Anos secos — Menos de 90% do ano nas condições naturais do rio.

Eletificação — Só a alternativa ferroviária permite a eletrificação. No futuro, no caso do aumen-

to dos preços dos combustíveis, há necessidade de importação de combustíveis. Só a ferrovia poderá utilizar energia produzida na região.

Diferença de operação em função do sentido de tráfego.

Sentido da carga, que infelizmente penaliza a hidrovia. No norte/sul é cerca de 70% da carga.

Facilidade de gerenciamento do empreendimento.

Em princípio, quanto menos órgãos envolvidos com interesses diretos sobre o sistema viário, mais fácil a implantação. A alternativa ferroviária envolve dois órgãos em dois Ministérios. A alternativa hidroviária envolve nove órgãos em seis Ministérios.

Os órgãos envolvidos são: ferrovia — Ministério dos Transportes, a concessionária e a Secretaria Especial do Meio Ambiente; hidrovia: a Portobrás, a SINAMAN, o DPC, do Ministério da Marinha; o DHN, do Ministério da Marinha; o Conselho Superior de Trabalho Marítimo; o DENAE; a ELE-TROBRÁS; o DNOS; e a SEMA. Este é um trabalho da Portobrás.

MODIFICAÇÃO NA LEGISLAÇÃO TRABALHISTA EXISTENTE

A ferrovia vem alterando eficientemente na região, através da Estrada de Ferro Carajás, sem que fosse necessário qualquer alteração na legislação existente. Na alternativa hidroviária são apresentados aspectos legais, envolvendo dez funções entravadoras do subsistema hidroviário na região (PRODIAT 85/25, págs. 53 a 58). Além de uma série de medidas que visam a diminuir a burocracia vigente, existem dois pontos que poderiam trazer problemas específicos à hidrovia: modificações de legislação trabalhista a ser aplicada ao pessoal embarcado, deixando-se de usar as existentes para navegação marítima e criando-se uma específica para navegação interior; restrição da atuação de sindicatos de trabalhadores em protos abertos à navegação de cabotagem ou em curso para as tarefas que envolvam navegação interior.

A necessidade da análise em que a hidrovia, como aquelas coisas que falei de não considerar

todo um investimento, a hidrovia sairia por 1 bilhão, 227 milhões de dólares, segundo a Portobrás, e a ferrovia, por 2 bilhões, 392, 5 milhões de dólares pela VALEC.

A conclusão da Portobrás é a seguinte: a área abrangida pela influência da ferrovia e da hidrovia é de tal ordem que as soluções não são excluídas, mas sim complementares. A prioridade de implantação dependerá de uma decisão da sociedade sobre a taxa de desenvolvimento que se pretende obter na região. A opção de criar, a curto prazo, em função de uma decisão de política governamental, portanto, uma decisão política, uma nova fronteira de desenvolvimento do País, poderá levar a uma prioridade pela ferrovia e a uma implantação gradual da hidrovia em seus trechos menos onerosos. A decisão de atender a um crescimento vegetativo da região poderá levar a uma preferência pela hidrovia, construindo a ligação total norte-sul dentro das prioridades do setor hidroelétrico ou por decisão de antecipação da formação do reservatório de Santa Isabel pelo setor de navegação. A implantação da ferrovia poderá ser iniciada gradativamente em trechos onde houver demanda razoável que não possa ser convenientemente atendida pela hidrovia.

Estas conclusões são da Portobrás.

Portanto, nobre Senador, era isto que gostaria de dizer. Queremos fazer as duas, mas quanto à hidrovia teremos de estudar muita coisa ainda, como demonstrei.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Continuando os trabalhos da Comissão, vamos ouvir o nobre Senador Pompeu de Sousa, a quem concedo a palavra para fazer as suas perguntas.

O SR. POMPEU DE SOUSA — Sr. Ministro de Estado dos Transportes, José Reinaldo Tavares, a sua exposição foi realmente acachapante, há abundância de dados, de argumentação.

Tivemos, hoje, aliás, um dia privilegiado. Tivemos, pela manhã, o Ministro do Planejamento, nosso Amigo Aníbal Teixeira, que nos deu uma visão do ponto de vista globalizante do assunto, do tema, o ponto de vista do planejamento. O planejador tem que ver o assunto globalmente. Curioso é que houve uma grande identidade também na argumentação de V. Ex.^a em relação à argumentação do Ministro do Planejamento. Assinalo este fato, porque, em relação a V. Ex.^a, vou levantar não nova questão, mas a mesma indagação. Não é nenhuma inquirição, é indagação.

Hoje pela manhã, disse que havia aqui um assunto que me perseguia um pouco como idéia fixa, como obsessão. Como disse o outro Ministro, e gostaria de ter uma resposta, quero, em primeiro lugar, assinalar outro ponto da coincidência que também constitui outra obsessão minha em relação à observação que V. Ex.^a faz sobre o efeito cumulativo do fenômeno desenvolvimento-subdesenvolvimento: quanto mais se desenvolve a área desenvolvida, agrava-se o subdesenvolvimento a essa desenvolvida; aumenta-se a riqueza de um lado e aumenta-se a pobreza de outro, transformando o Brasil em disparate de desequilíbrio. Estou inteiramente solidário com V. Ex.^a, porque sou também nordestino. Embora Senador por Brasília, me considero quase Senador pelo Ceará, por outro lado, o argumento de que não se deve fazer um investimento desse vulto numa

região onde não há uma produção que possa justificá-lo em termos imediatos, concordo também com V. Ex.^a porque é preciso combater um pouco esse imediatismo ultrapragmatista, oportunista, que só vai fazer acumulação, e vai ao encontro daquilo que já existe. Dá-se excesso de meios onde já existe, absoluta carência de meios, onde não existe nada ou existe muito pouco. E até V. Ex.^a assinalou muito bem que isso cria um círculo vicioso, porque não se constrói transporte naquela área, porque a produção ainda não justifica, mas não há produção porque não há transporte. Esse círculo vicioso me leva a outra obsessão que trago há muitos anos e que, não é de hoje; é o argumento que se emprega hoje para dizer que o Brasil não está preparado para o parlamentarismo, porque não há partidos políticos estruturados. Não há partido político estruturado porque não há parlamentarismo; não há parlamentarismo porque não há partido político estruturado. É realmente um argumento ingênuo, mas, às vezes, é um argumento capcioso e enganoso, porque também na economia, tal como na biologia e na sociologia, a função cria o órgão. Concordo plenamente.

Hoje falei com o Ministro Aníbal Teixeira sobre essa ferrovia, que tem um caráter mais que prioritário e possui até denominação de corredor de exportação.

Sr. Ministro, antes da minha pergunta, gostaria de indagar ao Senador Ruy Bacelar se isso não significaria — longe de significar um elemento altamente desejável a exportação do minério ao preço vivo e cada vez mais aviltado que esteja no mercado — longe de significar um processo de enriquecimento, não significaria uma sangria, uma abertura nas veias deste país já tão sacrificado pela economia internacional perversa, que faz com que os países desenvolvidos cada vez mais vivam à custa dos países subdesenvolvidos?

A segunda pergunta, aquela observação que mencionei antes: a afeição que tenho, em função das populações deste País, as populações miserabilizadas e com condições existenciais subumanas e que se deslocam, ao sabor das desgraças. Elas são desgraçadas numa região, migram para outra; a outra as desgraça até mais, criando uma instabilidade da ocupação demográfica e uma mobilidade dos bolsões de miséria realmente alarmantes. Sou um homem que, desde muito cedo, na minha vida, tenho uma preocupação angustiosa com relação à desigualdade humana, que me aflige muito. É um dos grandes problemas deste País, ao lado da necessidade da reforma agrária, que criou o deslocamento dos bolsões de miséria conduzidos pela presença dos sem-terra no campo e que foram projetados como gado para as cidades onde são tratados como gado. Depois, às vezes, fluem para outras regiões, e até refluem para essas mesmas regiões. Ao lado da reforma agrária, necessitamos, também, de uma reforma urbana, para que encontremos uma solução emergencial para esse gado humano, sobretudo, uma solução permanente.

O grande problema deste país é o desequilíbrio da sua ocupação demográfica. Temos regiões densamente povoadas e regiões desérticas que teriam condições de povoamento e de exploração econômica asseguradas. A ausência de um planejamento demográfico — não que eu tenha o hábito de achar que o governo brasileiro deva resol-

ver tudo —, tenho a impressão de que o governo deveria preocupar-se um pouco com esse problema e criar condições de estímulo e de fomento à ocupação das áreas desocupadas e para alívio das áreas superocupadas e, ao mesmo tempo, para a utilização econômica em condições de vida humana para as populações que vivem em condições subumanas. deveríamos ter, neste país, pelo menos um esboço de planejamento global da ocupação demográfica do território Nacional, através de um processo de fomento, de estímulo para o desenvolvimento de pequenas concentrações populacionais, vilas e povoados que possam vir a se tornar pequenas ou médias cidades auto-suficientes, inclusive com um grande grau de economia autônoma, porque elas seriam, ao mesmo tempo, produtoras e consumidoras de bens das áreas rurais adjacentes.

Pergunto: um corredor de exportações tem condições de criar, ao longo de seu percurso, situações de permanência de populações que possam, de certa forma, constituir um embrião para essa área, quer dizer, essa longa ocupação, de forma que, ao lado de ser um corredor, também tenha uma saída para ramificações demográficas ao seu longo?

Era isso que teria para dizer. Lamentavelmente cheguei um pouco atrasado e ainda não fui estimulado pelas perguntas dos Colegas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Evidentemente, o eminente Senador não chegou a formular a pergunta, e fez, sim, uma brilhante exposição.

Tem a palavra o Sr. Ministro José Reinaldo Tavares.

O SR. JOSÉ REINALDO TAVARES — Agradeço ao Senador Pompeu de Sousa as palavras em relação aos assuntos aqui tratados. Vemos que as identificações são muito grandes. O que falei aqui, V. Ex.^a expôs brilhantemente.

Se olharmos o sistema ferroviário brasileiro construído no passado, quase todo ele é feito para tirar nossas economias diretamente para alguns pólos. Basta olharmos o mapa para vermos essas ramificações diretas para os pólos.

Essa Ferrovia é a primeira que vai permitir uma interiorização do desenvolvimento, ensejando que o ferro de Carajás possa vir a atender às indústrias do Sul do Brasil, que possam ser feitas indústrias siderúrgicas em Goiás, por exemplo. É a primeira tentativa de colocar à disposição dos brasileiros os bens de que dispomos no interior do Brasil, e esse Ferrovia vai dar uma estrutura a essa possibilidade, estando inteiramente de acordo com as suas preocupações.

Quanto ao problema da reforma agrária, concordo inteiramente com tudo que V. Ex.^a falou. É exatamente isto: o desenvolvimento brasileiro é feito do centro para a periferia; o Nordeste e a Amazônia já estão cansados de sofrer por isto. Os próprios empresários nordestinos foram substituídos, que eram grandes empresários antes dos incentivos fiscais, por exemplo, foram substituídos por empresários do Sul do País. Hoje, os maiores empresários do Nordeste — e fui Superintendente da Sudene e posso falar — são de fora. As maiores empresas pertencem a pessoas do Sul do País. Nessa ampla área, de mais de 143 milhões de hectares, o Governo está estudando o programa do Brasil Central, exatamente para permitir uma

expansão ordenada e induzida, através de diversos mecanismos, que nos permitam ganhar tempo nessa ocupação.

Uma das preocupações do Presidente, inclusive, é colocar, mesmo nas primeiras etapas, as cidades agrícolas, que vêm exatamente ao encontro do que V. Ex.^a está falando, permitir que se faça a reforma Agrária na Região, que tem terra disponível, e ali, onde já existe uma migração espontânea bastante acentuada, ela possa servir de concentrador e abrigador dessas populações brasileiras que vivem migrando sem condições de oportunidade de trabalho e de vida melhor.

Eram estes os comentários que eu podia fazer, e agradeço a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não tenho na lista mais nenhum Senador inscrito. Pergunto se algum Senador quer usar da palavra para interrogar o Ministro. (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Affonso Camargo.

O SR. AFFONSO CARMAGO — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Senadores:

Avançamos muito nas primeiras discussões sobre a Ferrovia Norte-Sul do que no dia de hoje. Repito mais uma vez, e acredito que seja consensual em nossa Comissão, somos absolutamente favoráveis à desconcentração do poder, de um modo geral, da economia, da população... Tenho afirmado várias vezes que, se não desconcentrarmos o poder no País, não iremos arrumar o Brasil.

Estou absolutamente afinado com toda a exposição básica de V. Ex.^a, quando diz que é preciso desenvolver as regiões e, evidentemente, se há desigualdades regionais, que se desenvolvam com prioridade essas regiões menos desenvolvidas no momento.

O problema da viabilidade econômica, que se discutiu tanto aqui — vejo, inclusive, que a proposta está em desenvolvimento, já é alternativa do Geipot, do que aquela alternativa de se fazer dois trechos inicialmente e não a alternativa B, construção da ferrovia de uma maneira continuada. Então, já evoluímos. Li declarações de V. Ex.^a, no sentido de que faríamos alguma economia nesse novo modelo. Avançamos. Essa discussão toda no começo foi um pouco emocional, mas hoje todos estamos colocando tudo de maneira racional e — acredito — tudo no interesse do País.

O problema da hidrovia, que sempre me preocupou — tenho, inclusive, documentos da lavra da Engenharia Isa Rondon, uma eterna defensora das facilidades de se fazer o trecho de mais de 900 Km de construção do Araguaia a Aruanã —, o que sempre me preocupou na hidrovia era a quase morte dela por duas vezes: primeiro, quando V. Ex.^a afirmou que há necessidade de se fazer 30 barragens na hidrovia, o que realmente inviabilizaria o trecho de construção do Araguaia até Aruanã; depois, quando o Governador Henrique Santillo afirmou aqui na Comissão que, para se viabilizar essa hidrovia, necessitaríamos de 20 a 25 anos, também uma forma de praticamente se eliminar a possibilidade.

Hoje V. Ex.^a vem aqui e traz todos esses dados técnicos racionais que estão sendo estudados; há problemas de bancos de areais, móveis, e a PORTOBRÁS, aparentemente, naquele arrazoado, pareceu-me que ela seria o coveiro da hidro-

via, mas, no final, ela diz que não, é possível também, porque aqueles números comparativos são muito contrários à hidrovia. Confesso-lhe que me surpreendi. Sempre soube que a hidrovia era um tipo de transporte ideal, pelos seus custos. Na medida em que se demonstrou, com todos aqueles dados, que a Ferrovia, sob todos os aspectos técnicos, custa menos que a hidrovia, agora fiquei na dúvida se vale a pena fazer alguma hidrovia, porque as comparações são muito favoráveis à ferrovia. Em todo o caso, vou encaminhar a V. Ex.^a o último documento que tenho da Engenharia Isa Rondon, para esclarecimentos, a fim de que a Portobrás faça até o contraditório, uma crítica ao documento da Engenharia Isa Rondon, porque, realmente, fico entre o que ela está dizendo — que é possível o aproveitamento barato e urgente para fazer algum tipo de transporte de carga, e a opinião da Portobrás, até porque S. S.^a foi durante anos — como V. Ex.^a sabe —, a chefe desse Departamento da Portobrás.

De qualquer forma, me satisfaz a forma como estamos colocando agora, de maneira bastante técnica e racional, este problema.

Gostaria de lhe dizer três indagações: com relação àquela proposta da firma alemã — aquilo ficou até hoje em dúvida, porque o Presidente fez um alarde muito grande naquele programa de televisão, e depois não nos chegou nenhum conhecimento se realmente havia aquela possibilidade ou não —, gostaria de saber se existe ainda possibilidade, que me pareceu até favorável, de eles retomarem todo o patrimônio ao País depois de determinado tempo de uso. Poderia ser uma boa solução.

A segunda pergunta é com relação ao problema da Valec. V. Ex.^a sabe que o problema da denúncia foi motivo da constituição da Comissão, mas não tem nada a ver com as denúncias anteriores. Por exemplo, não participei, não tinha menor idéia que houvesse problema de concorrência, mas, afinal, é o primeiro motivo de convocação desta CPI.

A Valec, no segundo edital, aumentou a possibilidade de desconto máximo de 10% para 15%. Minha pergunta é se isso não significa que o preço-base da Valec não estaria bem estudado, até fiz comentário um pouco jocoso ao jornalista Jânio de Freitas, que, a partir daquela denúncia, ele tinha deixado de ser só um jornalista para ser um economista, pois me parece que acabara de gerar uma economia, porque, desde que as empreiteiras viessem a dar o desconto máximo de quinze por cento, teríamos economizado cinco por cento. Digo nós, todos os contribuintes.

Por último, seria mais uma opinião: por que não se elimina a Valec desse processo, já que ela ficou, justa ou injustamente, com uma imagem ruim perante a opinião pública, e, desde que vão ser feitos os trechos lá de cima e de baixo, porque não se elimina a Valec e se entrega à Vale do Rio Doce para fazer os trechos lá de cima, a qual tem todas as condições de fazer uma ampliação do processo do Carajás, e aqui no Sul a Rede Ferroviária Federal?

São as três questões que coloco para V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o Sr. Ministro, para responder às indagações formuladas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Em relação à carta da Dekonsulting, fomos procurados — aliás, não fui eu diretamente, foi a própria Valec que foi procurada, sem nenhum contato anterior, pelo representante credenciado da Dekonsulting, e ele afirmou, na ocasião, que já vinha estudando há muito tempo a Ferrovia Norte-Sul e queria fazer uma proposta de execução dessa obra. A proposta foi feita em português, a imprensa falou muito naquela época que teria sido erro de tradução. Inclusive o diretor do Deutsche Bank no Brasil, não sei movido por que forças, mas devem ter sido forças muito importantes, e esse diretor de tradução ficou tão desatinado que começou a dizer que foi erro de tradução. Foi ele quem espalhou essa versão, quer dizer, não sabia nem o que estava acontecendo.

A carta é clara e feita num português correto, com números, ou seja, o alemão sabe o número em português, não há como errar o número.

A carta diz o seguinte:

"Exm.^a Sr. Ministro, Temos a grata satisfação de nos dirigirmos a V. Ex.^a para demonstrarmos a firme intenção e o interesse da Dekonsulting — Deutsche Eisenbahn Konsulting — em participar do projeto de desenvolvimento e integração do País, através da Ferrovia Norte-Sul. Dekonsulting é uma empresa de origem alemã, com grande experiência em diferentes campos de atividades no Brasil, deseja firmemente participar, da melhor forma que vier a ser considerada por V. Ex.^a, em qualquer das seguintes etapas relativas a sistemas de transportes ferroviários: estudos, projetos, planejamento, construção, observando o interesse de empresas brasileiras", aquisição de equipamento, operação e treinamento. Dekonsulting coloca a sua disponibilidade para, sob regime de concessão, porém sob o comando e coordenação desse Ministério, assumir integralmente os investimentos do projeto da Ferrovia Norte-Sul, hoje estimados em 2,5 bilhões de dólares americanos. A intenção declarada da Dekonsulting é utilizar, se possível em sua totalidade, meios, recursos e equipamentos do Brasil. *087 Dekonsulting espera, com sua experiência, poder contribuir para que o projeto alcance a máxima rentabilidade dentro do menor custo. Dekonsulting acredita que o sucesso desse empreendimento, como experiência-piloto, proporcionará condições a esse Ministério para exportação para outros países, sob forma de pacote, do modelo desenvolvido na Ferrovia Norte-Sul, no que estamos prontos a cooperar. Com votos profundos apreço e consideração, despedimo-nos cordialmente. Gerhard Scherer".

Pedimos uma investigação para saber se essa firma existia, se era idônea e se esse diretor era credenciado. A informação que nos foi dada é que a firma existia, era idônea e o diretor era credenciado, e, aí, o Presidente falou. Foi isso que aconteceu.

Depois, como o diretor do Deutsche Bank teve aquela reação — que, até hoje, não sei movida por quê — e o Deutsche Bank é um dos principais acionistas da Dekonsulting, matriz, na Alemanha, resolveu retirar-se do projeto. Era uma tran-

sação comercial e ela desistiu. Então, é isto que conhecemos. Não sabemos se ela virá a se interessar no futuro, mas não estamos preocupados com isto.

Quero deixar, inclusive, a carta à disposição desta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — A Comissão já tem essa carta. Muito grato.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Sobre o preço básico da Valec, queria fazer algumas considerações. Este é um assunto que foi muito discutido e também o jornalista Jânio De Freitas o tem colocado — sem insistência — pela segunda vez, na imprensa.

Se V. Exª me permitir, vou fazer uma comparação geral desse preço, porque foi discutida inicialmente, aqui, na CPI, a comparação entre o preço da Valec e do Geipot — nasceu daí. Depois, queria entrar com a Ferrovia dos Carajás, a que V. Exª se referiu.

O histórico do preço da Valec e do Geipot é o seguinte: com finalidade específica de compor um estudo cujo objetivo era comparar alternativas de sistema de transportes no corredor Araguaia-Tocantins, o Geipot preparou uma estimativa de custo para a Ferrovia Norte-Sul com base em dados e avaliações preliminares de traçado, não considerando, naturalmente, gastos comuns a mais de um sistema, já que era uma comparação do que estava sendo feito, dada a finalidade do estudo em foco. Nestas condições, o valor estimado pelo Geipot foi de 1,49 bilhões de dólares.

Tendo sido incumbida da implantação da ferrovia, após definir o traçado mais adequado para a mesma, e com base na recente experiência do Projeto Carajás, a Valec preparou um orçamento-executivo para o empreendimento, englobando todas as despesas diretas e indiretas inerentes ao projeto. Os padrões operacionais considerados objetivam atender à demanda de transportes a ser gerada, tanto pelo desenvolvimento regional como pela integração das Regiões Norte e Sul. Para esses condicionantes, o orçamento executado e elaborado pela Valec, executivo, foi de 2,44 bilhões de dólares.

O presente documento foi produzido com a finalidade de esclarecer este assunto.

Premissas.

A estimativa de custo apresentada pelo Geipot baseou-se:

Estudos preliminares de traçados desenvolvidos sobre cartas nas escalas de 1:1.000.000 e 1:100.000, com curvas de nível a cada 50 metros; a avaliação da extensão do traçado ferroviário, tomando-se como base a extensão da BR-153, a Belém/Brasília, com 1.414Km, mais 10%, ou seja, 1.550; uma ferrovia metade em bitola larga e metade em bitola métrica, com quadro de transbordo entre Paraíso e Gurupi; padrão técnico do traçado com rampa máxima de 1,3%, raio mínimo de 350 metros e trilho TR-57 cronologia de implantação entre cinco e dez anos; e uma parcela substancial dos custos de implantação seria absorvida pela Rede e pela Cia. Vale do Rio doce. Ela partiu dessa premissa.

O orçamento da Valec teve como base: uma ferrovia com extensão de 1.600Km, obtida a partir de estudos detalhados com base em plantas na escala 1:10.000 e curvas de nível a cada 10 metros; uma ferrovia em bitola larga, com quadro

de transbordo no ponto de ligação com o sistema ferroviário da rede existente; padrão técnico do traçado com rampa de 0,6%, raio mínimo de 344 e trilho TR-57 no trecho de acesso a Brasília, com extensão de 50 Km, foi prevista a tração dupla em rampa máxima de 1,45%; cronologia de implantação em 3 anos.

Os valores de investimento na ferrovia podem ser sumarizados da seguinte forma, em comparação:

Geipot — Aquisição de terras.

O Geipot estimou em 24 milhões de dólares, que dá um custo unitário de 15 dólares por quilômetro. E a Valec estimou em 66 milhões de dólares a aquisição de terras. O Geipot considerou a necessidade de apenas 16 mil hectares a 1.500 dólares cada hectare e a Valec a 22.000 hectares a 3.000 dólares cada hectare, que é o valor mais recente naquela região.

A infra-estrutura, que é onde existe maior liberdade entre um orçamento e outro, foi praticamente igual, inclusive o orçamento da Valec foi menor. O orçamento estimado pelo Geipot foi de 1.221,100 de dólares, a um custo unitário por quilômetro de 780 dólares. O da Valec foi 1.227 bilhões de dólares, ou seja, 767 dólares por quilômetro. Portanto, o custo da terraplenagem, a estrutura da Valec foi menor do que a do Geipot, que era o dado mais amarrado, porque numa ferrovia a superestrutura é quase que padronizada, não há como fugir muito. A terraplenagem é que pode variar, os cortes, os aterros, mas, nesse caso, foi praticamente o mesmo preço.

A superestrutura foi de 232 milhões de dólares, contra 529 da Valec, ou seja, quase o dobro da do Geipot — e vou explicar por quê. Obras complementares: 12 milhões do Geipot e 29 milhões da Valec. Sinalização, comunicações, oficinas, pátios, prédios e instalações, o Geipot é zero e a Valec 46 milhões de dólares.

Nos custos indiretos, o serviço de engenharia, inspeção, diligenciamento, gerenciamento, fiscalização, administração do projeto, contingências, foi tudo zero na Valec. Como estava comparando a construção de outros sistemas, então, ela não colocou o BDI, que vai a quase 35% e não colocou diversos serviços que ela achava que a Rede e a Vale do Rio do Doce iam fazer sem cobrar, porém, como eram razoáveis esses números, a Valec cobrou. Daí a diferença dos números. Então, há uma explicação.

Na infra-estrutura: o custo do quilômetro orçado pela Valec é inferior ao estimado pelo Geipot, não obstante o padrão técnico do traçado considerado pela Valec assegurar melhores condições operacionais, conforme mostrado no Quadro Anexo 1. O investimento total da infra-estrutura é sensivelmente igual, tanto na estimativa do Geipot, como no orçamento da Valec, apesar da maior extensão do traçado adotado pela Valec.

Superestrutura — a estimativa do Geipot considera apenas investimento necessário à aquisição de trilhos, dormentes, e fixação elástica. o orçamento da Valec, além desses itens, contempla: aquisição e lançamento de lastro, solda dos trilhos, aparelhos de mudança de via, lançamento da via permanente e transporte de materiais. Conquanto o Geipot não tenha levado em conta, em sua estimativa, esses itens, por considerá-los que seriam absorvidos pela Rede e a Vale, tais custos

existem e são de montante significativo, razão pela qual a Valec os incluiu em seu orçamento.

No Quadro do Anexo 2, pode-se visualizar a influência desses itens no custo, por quilômetro, da ferrovia e sua comparação com estudos apurados no Projeto Carajás.

(Projeção)

Aqui, uma comparação com Carajás, mostrando que esses custos que a VALEC usou são menores do que os que ela havia estudado. Vou deixar este documento aqui.

Obras complementares. Como obras complementares, o orçamento da VALEC inclui o custo de implantação do sistema de sinalização, comunicações, iluminação de pátio, oficinas, equipamentos, prédios e instalações. Na estimativa do GEIPOT são previstas apenas as instalações de comunicações. Ressalte-se que, embora não previstos na estimativa do GEIPOT, os itens acima têm custos significativos, razão pela qual constam do orçamento da VALEC.

O Anexo 4 permite a comparação entre o orçamento da VALEC e o custo realizado para esses itens no Projeto Carajás.

Custos indiretos. Os custos indiretos constantes do orçamento da VALEC representam 11,8 de investimento global, que correspondem a serviços específicos e indispensáveis à execução do empreendimento. Comparação com os custos reais ocorridos no Projeto Carajás poderá ser feita no Anexo 4.

Contingências. A VALEC considerou em seu orçamento como reservas de contingências, os seguintes valores: 15% sobre o orçamento da infra-estrutura; 10% sobre o orçamento da superestrutura; e 20% sobre o orçamento de obras complementares. Para os valores relativos dos custos indiretos não foram previstas reservas de contingências.

Conclusões: a estimativa de custo do GEIPOT foi feita com a finalidade específica de comparar a alternativa de sistema de transporte e deixa de considerar a síntese de investimentos indispensáveis à completa execução do empreendimento, razão pela qual a mostra é incompleta e inadequada, para fins de refletir a totalidade dos custos envolvidos. O orçamento elaborado pela VALEC contempla os itens necessários à completa execução do empreendimento, com valores baseados nas fontes de maior confiabilidade disponíveis. O acréscimo de investimento na superestrutura da Ferrovia terá a adoção de bitola larga em toda a sua extensão, conforme considerado pela VALEC, ao invés de somente em metade de sua extensão, conforme considerado pelo GEIPOT, é de cerca de dez milhões de dólares. As vantagens da corrente da redução de investimentos na frota de veículos e no custo operacional justificam plenamente a solução anotada pela VALEC, além de permitir no futuro a cobrança de menores fretes aos usuários. A adoção pela VALEC do traçado da Ferrovia pelo Vale do Tocantins, ao invés de divisor de águas, permitiu a obtenção de características técnicas muito melhores que aquelas obtidas no estudo do GEIPOT para o mesmo investimento e infra-estrutura. A Ferrovia Norte-Sul, conforme projetada pela VALEC, tem características técnicas bastante semelhantes às de Carajás, embora mais modestas. Dadas as condições da topografia local, foi possível fixar

um traçado sem túneis, onde as obras de arte especiais totalizam 3% de sua extensão.

As características operacionais do traçado da VALEC é do GEIPOT são interessantes, e deveria ler aqui. Por exemplo, o custo operacional, só equipamento, em dólares por 1.000 TKU: a do GEIPOT leva um custo de nove dólares por mil TKU; a da VALEC, 4.86. Consumo de combustível em litros por mil TKU: a do GEIPOT, 8.48; a da VALEC, 5.24. Investimento em material rodante, em dólares por tonelada de carga útil: o do GEIPOT, 2.217 dólares por tonelada de carga útil; o da VALEC, 1.431. A potência relativa: 0.43 do GEIPOT e 0.90 da VALEC. A velocidade de tráfego: 35 km/h do GEIPOT e 55 da VALEC. E a rampa máxima, a da VALEC é a metade.

Vou deixar este documento aqui, porque mostra que os orçamentos são praticamente iguais. Apenas, como se trata de estudo comparativo de alternativas, diversos componentes dos custos não foram levados em conta pelo GEIPOT, na ocasião.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Eu não quis interromper V. Ex^a, porque acho que nossas áreas são diferentes na Comissão, mas a pergunta que fiz não foi esta. Não se trata de comparação entre VALEC e GEIPOT. É VALEC com VALEC. Como se justifica a VALEC ter fixado e aquele desconto máximo de 10% da primeira concorrência e isso eu falei aqui, em todas as nossas reuniões, principalmente quando estavam aqui os empreiteiros — e V. Ex^a sabe que a forma como o edital foi feito evidentemente é que levou aquele acordo, que não foi em si danoso para o Erário, porque é evidente que, na hora em que se diz só pode ganhar um lote, quem der o maior desconto, se empata, ganha o de melhor pontuação e distribui as pontuações antes. É evidente que a firma Andrade Gutierrez podia acolher o lote que quisesse, e se outra telefonasse para ela e perguntasse que lote escolheu, ela diria "o 3 AC", — "Bom, então vou escolher o 3 AD", diria a outra. Aquilo ali, para mim, foi tudo natural. A mim não scandalizou a forma como foi feito o edital. A minha preocupação é com o preço-base. Como é que, em seguida, aumenta-se o desconto de 10 para 15%? Esta é a minha dúvida.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Vou chegar lá, Senador. Antes, pediria licença a V. Ex^a para fazer uma comparação, que acho justificável, entre o orçamento da VALEC e o de Carajás, porque são dois empreendimentos ferroviários feitos na mesma região, em épocas próximas, e que podem levar a esclarecer essa questão se o orçamento da VALEC era justo ou não, porque esse assunto foi colocado aqui nos jornais.

Vou deixar o documento também.

Os preços unitários defendidos pela VALEC em sua planilha de preços, que serviram como base para a licitação, foram obtidos de detalhadas composições dentro da mesma sistemática utilizada para obter os orçamentos do Projeto Carajás para a Vale. Aqui entra nas considerações, que não vou ler, porque vou deixar o documento. Como as licitações da VALEC obtiveram propostas, todas elas, 10% abaixo do orçamento, e as controladas receberiam 20% em ações, o dispêndio efetivo ficaria reduzido a 10.437.977, o quilômetro, que corresponderia a uma economia de recursos

de investimentos da ordem de 12% em relação aos preços médios de Carajás.

Este é um documento que vou deixar aqui e que mostra que o dispêndio efetivo que se faria com aquela concorrência naquela ferrovia era, na média, 12% inferior ao da Ferrovia dos Carajás.

Como uma última posição, que também deve ser esclarecida, a comparação feita pelo Jornalista Jânio de Freitas, no Jornal Folha de S. Paulo, procuramos estudá-la para ver como é que ele chegou àqueles itens tão distantes. Vamos ver lá.

Os preços unitários da VALEC foram, através de noticiário da imprensa, comparados com duas tabelas de preços, da EMOP e do DNER. A EMOP — Empresa Brasileira de Obras Públicas, do Estado do Rio de Janeiro, tem uma tabela específica para utilização regional, compreendendo mais de 5 mil itens de preços unitários. O alto índice de itens da tabela deriva do fato de que, sendo uma tabela de aplicação geral, apresenta os preços tradicionais, decompostos em subitens, e cada um deles permitindo variações em questão das reais características de execução de serviços. A decomposição do preço final, apresentado e comparado com os preços da VALEC, exigiria um prévio conhecimento dos elementos apresentados, mesmo por um profundo conhecedor da tabela. Parece que não foi o caso. Porém, a falta de experiência do fornecedor de dados ao Jornalista — acredito que não tenha sido ele diretamente — permitiu localizar alguns dos critérios usados. No caso específico do concreto, conforme podemos ver no Quadro IV, foi estabelecida uma relação direta entre um preço da tabela e o utilizado na comparação com o orçamento da VALEC. A relação direta não é correta, pois o valor apresentado refere-se apenas a fornecimento de materiais. O jornalista foi induzido por alguém que lhe entregou uma tabela em que havia o valor apenas do fornecimento de materiais, e a comparou com o preço unitário da VALEC que englobava muito mais, como vou ler aqui.

A este item teríamos que acrescentar itens representativos das seguintes operações: alimentação da usina, usinagem, lançamento, adensamento mecânico, acabamento, transporte vertical do concreto, transporte horizontal do concreto.

Infelizmente o jornalista não poderia saber que só com os materiais não se poderia fazer o concreto e lançar na estrutura. Seria impossível fazer isso. Além disso, como se pode ver à página 1, no referido "Boletim" da IMOP, os preços oferecidos não contêm o BDI, que é a Bonificação em Despesas Indiretas, e não leva em consideração as recomendações contidas nesta mesma página.

Eu trouxe, inclusive, um Boletim da IMOP que diz tudo isso que estou falando aqui. Estas recomendações, que envolvem condições não previstas nas composições e que resultariam em aumento de custo, mesmo em obras realizadas no Estado do Rio de Janeiro, são muito mais pertinentes a obras na região Norte do País, dentre as quais destacaríamos — este é "Boletim" da IMOP chamando a atenção que, para achar o preço direito, ele teria que levar em consideração esses itens aqui: transporte de materiais em condições especiais para locais de difícil acesso; transporte de mão-de-obra especial para regiões que não a possuem; serviço topográfico de apoio;

instalação e consumo de água, luz, força, sanitários, alojamentos, cantinas, oficinas e almoxarifados; localização do subemprego do equipamento e a necessidade do engenheiro e arquiteto residente ou com tempo integral dedicado à obra.

Aqui também há umas considerações da tabela do DNER, do mesmo teor, que não vou cansar os Senhores comentando-as, e a deixo para a CPI, inclusive cópias destas tabelas todas, mostrando que infelizmente o jornalista foi induzido a erros por pessoas não credenciadas a obter esses custos.

No caso específico de sua pergunta, Senador, estamos apenas aproveitando uma época em que as obras rareiam no Brasil. As empresas estão praticamente paradas. Estamos aproveitando um custo de oportunidade do capital. Estamos aproveitando uma época de poucas obras para permitir um abaixamento maior dos preços. As empresas colocam a maior ou menor se quiserem, elas não são obrigadas a fazer isso. Como o outro não permitia e todas ficaram nos dez, vamos pôr quinze, e para trazer uma economia para os custos do Governo.

Era o que eu poderia dizer a V. Ex^a.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex^a, então, concorda que foi bom fazermos uma segunda concorrência.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — E no último item, Senador, ouvi as declarações de V. Ex^a na televisão e da possibilidade de que seria melhor a Vale fazer o trecho da Norte e a Rede, o trecho do Sul. Acontece que a Vale não é uma empresa transportadora, é uma empresa de mineração, ela faz o transporte como uma contingência do seu trabalho, ela não tem interesse em fazer um trabalho não ligado diretamente à utilização da sua mina de ferro, a Vale não tem interesse nenhum nisso. Então, o que fizemos? Foi trazer o pessoal da Vale que já fez ferrovias, que é capacitado, que trabalha no padrão da Vale, para compor a VALEC. Foi o que fizemos. Portanto, atendemos até ao seu interesse inicial.

No segundo caso, o da Rede Ferroviária Federal, se pretende da VALEC privatizá-la. Isso está no Plano de Metas, está na Mensagem que o Presidente enviou ao Congresso Nacional. A intenção do Governo é de privatizar inteiramente a VALEC. Ora, estamos neste momento num processo de privatização da Rede, que vai ser discutida e vai ser difícil, porque vamos ter que discutir com os 63.000 empregados. Então, para que trazer para dentro desse empreendimento 63.000 empregados que não têm nada a ver com isso? Para que trazer material, patrimônio imobilizado da Rede para dentro do empreendimento? Nós achamos essa solução de trazer a VALEC com as pessoas que estão lá e nas quais confiamos inteiramente, porque são pessoas de idoneidade, que demonstraram isso no seu trabalho durante toda a vida na Vale do Rio Doce. Achamos que a melhor solução é a VALEC fazer e depois privatizar, porque essa ferrovia poderá ser privatizada no futuro.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Quando V. Ex^a fala em privatização é total ou é vender ações ao público?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — A nossa intenção é privatizar totalmente a Ferrovia Norte—Sul.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas a Rede também?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Não. No caso da Rede queremos fazer como foi na Inglaterra, vendemos inicialmente uma parte para os funcionários, para todos eles participarem da gestão direta da Rede Ferroviária Federal S/A e terem vantagens no resultado operacional da Rede.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Eu só queria saber se o comando será do Estado ou será da empresa privada? Numa e noutra?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Numa e noutra? Bem, na Rede Ferroviária Federal dificilmente ela poderá ser toda privatizada, porque ela tem um acervo muito grande, o que dificultará muito isso. Não haverá iniciativa privada querendo comprar tudo. Agora não há motivo para uma empresa de transporte ferroviário não ser privatizada e uma operadora de caminhões ser. É a mesma coisa! No Brasil o que limitou o crescimento da ferrovia em detrimento do crescimento da rodovia foi exatamente essa diferença de tratamento. Na rodovia fazemos toda a infraestrutura e o caminhoneiro a usa. Aqui ele cobra o serviço e não tem nada a ver com o Estado. Na ferrovia, a Rede Ferroviária tem que fazer a linha, tem que mantê-la, tem que depreciá-la e tem que fazer o transporte. As condições são tão diversas que ocasionou isso. Tínhamos 40.000 km de ferrovia em 1950 e temos 29.000 km em 1987, quando todo o sistema ferroviário no mundo está em expansão. É isso o que ocorreu. O que queremos fazer com isso é trazer uma isonomia, é tratar igualmente o sistema ferroviário, o sistema rodoviário, porque não vemos motivo nenhum para fazer o contrário. Porque, qual é o interesse do Estado?

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex.^a está pensando em privatizar os trilhos, a infra-estrutura então?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — A infra-estrutura toda ela. No caso da Rede Ferroviária não. No caso da Rede, como há diversas partes que são anti-econômicas, isso não é possível. Então, não pensamos numa solução igual, porque a VALEC pode ser construída daqui para frente, pensando-se nisso e a Rede vamos corrigir, o que, a nosso ver, é um erro do passado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Terminadas as perguntas e respostas do Senador Affonso Camargo, indago se há algum Senador que deseje fazer perguntas. (Pausa.)

Tem a palavra o nobre Senador Iram Saraiva.

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, Srs. Senadores, meu caro Ministro, vou fazer uma pergunta: o Sr. joga xadrez?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Sou um mau jogador.

O SR. IRAM SARAIVA — Mas deve jogar bem; deu um xeque-mate, hoje, Ministro! Realmente eu tinha conhecimento não aprofundado, logicamente, do estudo que o Sr. nos trouxe hoje, principalmente essa parte das fotografias. Pela manhã, o Senador Affonso Camargo ficaria com — e logicamente, não discuto isso — os estudos da Dr. Iza Rondon e menos com as minha olhadelas

na região. E creio também que não significa a mesma coisa.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex.^a falou que tinha ido lá, olhado; foi por isso que falei.

O SR. IRAM SARAIVA — Desde criança, Senador. E contestá-lo quando o Governador Henrique Santillo aqui esteve, o disse dos 25 anos. Está a prova ali, Senador. Hoje, o Governo prova, o Ministro dos Transportes prova, que realmente o Araguaia merece e terá de ter um estudo bem sério. Agora, o Governador de Goiás não seria irresponsável, Senador, de chegar aqui e dizer que há a possibilidade de navegação, quando ele também dá as suas olhadelas constantemente no Araguaia. Ele não faria isso, como eu também não o faço. Infelizmente, hoje, o xeque-mate está aí, quer dizer, não mais a experiência dos políticos, agora, dos técnicos no levantamento aerofotogramétrico sério. E acredito, pelo que observei — e não posso discutir com V. Ex.^a que é técnico, a quem respeito profundamente como engenheiro, eu sou da área humana, quer dizer, observo mais no aspecto humano, o que me passaram os livros, principalmente História e Geografia, na parte humana, onde estudei do Direito — eu pude sentir agora e realmente convenci-me, pela segunda vez, no dia de hoje, mais ainda, primeiramente tocado pela emoção, antes de chegar nessa fase final, por ser goiano, por querer a Ferrovia — que eu não seria falso em negar isso — mas agora no aspecto técnico, convenci-me, não mais pelas minhas idas à região, mas, sobretudo, também agora, porque me falam os documentos.

A grande preocupação não temos hoje é que quando defendemos a Ferrovia Norte-Sul não abandonamos, absolutamente, a navegabilidade do Araguaia e Tocantins. Não; até pelo contrário. Hoje, pela manhã, fiz um pedido a essa Comissão Parlamentar de Inquérito, e vou fazer ao Senado, e vou fazer ao Brasil, de que antes de nós começarmos a preocupar com a navegabilidade, vamos salvar o Araguaia, que estamos perdendo! Estamos perdendo! Hoje, Senador, e meu caro Ministro, se formos a Aruanã, esse trecho tão discutido, vamos ver que é possível, inclusive a uma canoa, conseguir fazer a pesca mais simples e mais primária possível. Não há como ficarmos com ilusão nesse sentido. Por outro lado, quando defendemos a Ferrovia é porque, meu caro Senador Affonso Camargo, a região, também, é solução. É preciso entendermos isso. Não podemos mais, diante da emoção, ficar atacando ou defendendo. Entretanto, temos de observar que é um corredor, e é um corredor exportável. Na verdade, não chegamos ainda ao potencial de grãos, só numa pequena região do Araguaia, numa pequena, a região do Rio Formoso, riquíssimo e que está, agora, com o problema de armazenamento, transporte. E acredito, ou seria dizer, se a ferrovia fosse construída para transportar só os nossos grãos, meu caro Ministro, ela seria auto-suficiente, ela seria. Então quero apenas, aqui, contestar as colocações dos 25 anos colocados, as minhas idas à região, leigamente, e dizer que agora nós podemos contestar diante os fatos, e que não podemos perder mais tempo, Senador Affonso Camargo, vamos abraçar a Ferrovia Norte-Sul.

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

O SR. IRAM SARAIVA — Com o maior prazer.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Eu fui absolutamente transparente também na minha posição. Declarei, aqui, ao Ministro José Reinaldo Tavares, que recebi agora informações técnicas que, inclusive, surpreenderam-me. Disse a ele que, na minha maior lealdade e sinceridade, estava encaminhando aquele estudo que tenho, encaminhei inclusive a outros Senadores, para que se faça o contraditório, porque temos interesse em conhecer a verdade, até porque nenhum de nós é dono dela.

Agora, com relação ao problema dos 25 anos, eu gostaria de saber do Ministro José Reinaldo Tavares, se S. Ex.^a é tão pessimista quanto o Governador Santillo, com relação à navegabilidade do rio Araguaia, se realmente poderá levar 25 anos.

O SR. IRAM SARAIVA — Como estou com a palavra, permita-me o Ministro antes de responder, eu volto a contestar; quando o Governador coloca 25 anos, S. Ex.^a faz com conhecimento de causa, e não fez, meu caro Senador Affonso Camargo, irresponsavelmente. S. Ex.^a fez com a equipe de Governo...

O SR. AFFONSO CAMARGO — Mas eu não disse isso. Eu não afirmei que foi irresponsavelmente.

O SR. IRAM SARAIVA — Sim, mas eu estou dizendo, pois que, quando V. Ex.^a levanta a questão, eu estou dizendo que S. Ex.^a não fez irresponsavelmente, fez com uma equipe de estudos, veio e debateu com esta Comissão, com a maior seriedade, quando colocou os 25 anos, é exatamente porque tem conhecimento disso aí. Nós temos esse conhecimento e não podemos pisar num solo arenoso como está aí, esse é o problema! E com relação, quando V. Ex.^a hoje colocou, eu saio daqui mais feliz ainda porque vi que V. Ex.^a deu provas de que não estava sistematicamente contra, como eu também não estive. Quando assinei a convocação da Comissão Parlamentar de Inquérito, eu fiquei mais preocupado exatamente com a concorrência, e vi que, depois, eu tive a grande oportunidade, que quero ter depois no plenário, de ver se nós vamos salvar o Araguaia, antes de navegá-lo. A preocupação foi essa.

Agora, meu caro Ministro, ele disse que V. Ex.^a deu o cheque. Para mim deu. Acho que voltar a isso é tolice. Voltarmos a esses detalhes é exatamente aceitar injunções que não podemos mais. Não queremos uma guerra de secessão entre o Sul e o Norte, passando pelo Centro-Oeste, que é a solução, que é fronteira neste País, que produz, que nunca foi problema para o Brasil. Isso aí já está mais ou menos decidido.

Outro aspecto que nós move é exatamente um aspecto fundamental e importante, depois do orçamento agora já encaminhado, já os 8 bilhões colocados, é a minha pergunta: na forma que vem sendo colocado e eu observei alguns setores da grande imprensa, mostrando agora algumas obras que estão paralizadas, que importaram elementos para suas construções que não serão utilizados, hoje eu tenho certeza de que o Governo terá muito mais seriedade ao adquirir os produtos, ou então aproveitar o que nós temos. Eu perguntaria ao Ministro se nós podemos, agora, a partir do instante em que nós já vimos que o próprio Ministério já tem a importância, o que nós poderemos, em termos de tempo, prever para a realização da ferrovia Norte-Sul, porque nós, realmente,

temos a necessidade de esclarecer aos goianos sobre isso, porque sempre nos questionam: qual o tempo que o Ministério prevê para que essa obra, na forma em que estão sendo alocados os recursos, chegue à sua conclusão?

O SR. JOSÉ REINALDO TAVARES — Na verdade, o Ministério ainda não tem os recursos. Isso faz parte da proposta orçamentária do Executivo e que deverá ser apreciada pelo Legislativo. Se o Legislativo aprovar, aí nós teremos os 8 bilhões.

A nossa idéia é com essa alavancagem dos 8 bilhões do Orçamento da União, nós procuramos entidades financeiras internacionais e empresas privadas para participarem do empreendimento. O que assusta muito hoje o empresário privado é que o governo não começou a obra, não colocou recursos no Orçamento. A partir daí, ela passa a ser uma demonstração da vontade do Governo, e vai ser muito mais fácil nós conseguirmos.

O Presidente José Sarney, nesse final do mandato previu a execução desses dois ramais, de 400km cada um, mais ou menos de acordo com o estudo do GEIOPOT, mas já deixaria funcionando. A idéia é já deixar operando. Como eles são ramais, já estariam ligados a redes que funcionam, então esses ramais integrariam essas redes, enquanto que, para o futuro, aí dependeria da vontade dos futuros Governos, e da pressão do Legislativo e da sociedade, essa ferrovia seria concluída.

O SR. IRAM SARAIVA — A minha preocupação, Ministro, voltando à pergunta, é se há assim um cronograma, mesmo ainda no Congresso nós sabemos, outros recursos a serem alocados, se já há assim um cronograma para a gente poder começar já a esclarecer a própria opinião pública.

O SR. JOSÉ REINALDO TAVARES — Se esses recursos ficarem confirmados, nosso cronograma é que, daqui a dois anos, nós teremos esses 400km de cada lado implantados.

O SR. IRAM SARAIVA — Eu pediria desculpas ao Senador Affonso Camargo, pois realmente, a indagação de S. Ex^a fora feita, através da minha fala com o Ministro e é com relação à colocação do Governador Henrique Santillo. São 25 anos extremamente pessimistas e como é que o Ministério vê isso?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Eu acho que, em face do que falei antes, eles são realistas, porque a pesquisa só começará no ano que vem, levará 40 meses. Não temos, a priori, um resultado dessa pesquisa. É preciso encontrar soluções para aquelas imensas dificuldades. Teremos de fazer os estudos ecológicos, pois teremos de fixar essas dunas móveis, e tudo isto vai mexer na ecologia, como o próprio Governador mencionou. Além disto há o problema de Santa Isabel. Ela não está prevista até o ano 2.001, e se na melhor das hipóteses, ficar prevista para o ano 2.002, ela levará mais seis anos para ser feita. Então, para termos uma hidrovía, na verdade, na melhor das hipóteses, em toda a extensão do rio o prazo do Governador Henrique Santillo é razoável e realista.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Terminada a resposta, tem a palavra o Senador Ruy Bacelar.

O SR. RUY BACELAR — Sr. Presidente, parece-me que o eminente Senador Edison Lobão tem pressa, tem urgência, tem premência de usar da palavra, por isso, eu tinha cedido.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, eminente Ministro dos Transportes:

A problemática dessa ferrovia levou V. Ex^a a ser também advogado. V. Ex^a hoje usou tanto da palavra, falou tanto, que mais parecia um advogado lá do Norte ou do Nordeste, defendendo a oportunidade da construção da Ferrovia Norte-Sul. V. Ex^a foi tão eloquente que chegou a convencer o grande engenheiro que é o Senador Affonso Camargo, quando conseguiu quase a convencê-lo de que a ferrovia, considerando o custo operacional em condições equivalentes e considerando as três principais modalidades de transporte de superfície, tem um custo talvez mais barato do que a hidrovía. Só se é uma nova técnica de construção de ferrovia, quando a proporção, no mundo todo, é de 1.391 para hidrovía, três para ferrovia e nove para rodovia. A PORTOBRAS entende também de ferrovia, hidrovía e rodovia.

O escândalo da concorrência da Ferrovia Norte-Sul foi importante para o Brasil, porque, antes da anulação da concorrência, a ferrovia seria implantada de uma só vez, 1.600 quilômetros, em dois ou três anos, estavam previsto. Hoje, V. Ex^a já fala, que, em dois anos, pretende implantar 400 quilômetros; duzentos na parte sul e duzentos mais ao norte. Assim sendo, melhorou muito a situação.

V. Ex^a também defende o problema da ferrovia, é um problema de integração, porque sabe V. Ex^a, como ninguém, técnico renomado que é, que a Ferrovia não pode ser um projeto independente, mas complementar de um programa de desenvolvimento regional. Nessa hipótese, a Ferrovia deverá ser a resposta do desenvolvimento regional, e não vetor indutivo desde desenvolvimento, coisa que não acontece nas regiões Norte e Sul. Quero deixar bem claro, antes de mais nada, que não sou contra construção de ferrovias, de melhoramentos em hidrovias, de rodovias, de construção ou implantação de pistas de pouso, etc... Ninguém pode ser contra isto; todos somos a favor. Discutimos, sim, a oportunidade ou inoportunidade, a urgência ou não urgência do empreendimento. Dito isto, V. Ex^a chega ao ponto, também, contradizendo o GEIOPOT, que, considerando três alternativas: pessimista, moderada e otimista, — isto está na sua exposição —, de produção da região e sua influência na carga a ser transportada pela ferrovia, com potencial de carga que, já em 1990, varia entre 9 milhões de toneladas, no caso da situação pessimista; 11,4 milhões de toneladas-ano, no caso de uma alternativa moderada, e 12,4 milhões de toneladas-ano, numa alternativa otimista, e vai mais além, dizendo que atingirmos, no ano 2.005, a carga da Ferrovia Norte-Sul, variando entre 26,9 milhões de toneladas-ano, 32,7 milhões de toneladas-ano e, na visão otimista, 40,1 milhões de toneladas-ano. O eminente Presidente do GEIOPOT, Coronel Stanley, declarou-nos que consta de seu documento, considerando o preço dessa Ferrovia em 1 bilhão e 400 milhões, e não 2 bilhões e quase 500 milhões de dólares, somente no ano 2.025 — veja bem, V. Ex^a fala em ano 2.005 o projeto daria retornos aceitáveis para o setor privado; e V. Ex^a pensa, de imediato, privatizar essa ferrovia. No

ano 2.025, o projeto somente daria retornos aceitáveis para o setor privado.

Dito isso, desejo perguntar a V. Ex^a: por que tanta urgência? A ferrovia não está inclusa no Plano Nacional de Viação, e V. Ex^a haverá de dizer, para contrapor, que ela constava à época do Império. Mas Império é Império! Não se conhecia nada neste País, mas, hoje, é completamente diferente. No Plano Nacional de Viação, onde, por esta Casa, passaram eminentes Deputados e Senadores, inclusive Presidente da República, nenhum deles houve por bem apresentar um projeto de lei incluindo no Plano Nacional de Viação de 1973, durante esse período todo, digamos, e depois dele, incluindo essa ferrovia no Plano Nacional de Viação. Ela não está inclusa. Fala da inexistência de projeto de lei do Executivo, etc., onde está o projeto final de engenharia, não vou entrar nisto porque não existe. Justificar a construção, sob a alegação de que a rodovia Belém—Brasília sofreu sérias restrições, no meu modo de pensar, é completamente diferente. A rodovia é flexível, é o transporte mais democrático, é aquele que vai de porta em porta, e ela foi feita aos poucos, como V. Ex^a bem o sabe; primeiramente, o caminhar de serviço, depois, a terraplanagem, e depois, base sobre base, para, só recentemente, termos a pavimentação. E essa rodovia Brasília—Belém está cumprindo o seu papel de integração e de desenvolvimento dessa região e, pelo que me consta, esse sistema de transporte ainda continua ocioso. Ele não está em plena carga.

Outra pergunta que quero fazer a V. Ex^a, já que outras obras importantes existem neste País para serem implantadas, e vou citar algumas do setor ferroviário mesmo, a Ferrovia da Produção do Paraná, mas vou para o Centro-Oeste mesmo, vou para o Oeste. Porque não Leste-Oeste ao invés da Norte-Sul por que V. Ex^a luta?

Por que, se fizer primeiro a Norte-Sul, no meu entender, é V. Ex^a vai contraditar, sob a alegação de Itaquí está mais próximo, de outros países. Tenho minhas dúvidas, alguns sim, mas não todos, da proximidade, mas eu gostaria de saber os motivos da escolha da Norte—Sul em prejuízo da implantação imediata da Leste—Oeste. V. Ex^a vai dizer que é uma decisão superior. V. Ex^a declarou isso há muito tempo; decisão superior, decisão de força, decisão superior, são declarações de V. Ex^a Ferrovia é decisão superior.

O SR. MINISTRO REINALDO TAVARES — Nunca fiz essa declaração.

O SR. RUY BACELAR — É alega o seguinte: "O Ministro dos Transportes garantiu ontem que irá realizar obras da Ferrovia Norte — Sul e que isso é uma decisão superior". "A Construção", observou, "foi determinada pelo Presidente José Sarney, de acordo com documento que lhe enviaram os Ministros do Planejamento", que não é mais Ministro do atual Governo, "da Fazenda", que não é mais Ministro deste atual Governo e que disse que assinou esse documento porque era aniversário do Presidente José Sarney. Há quem diga isso? Não sei se isso é verdade. Queríamos até que S. Ex^a viesse aqui prestar depoimento, mas parece-nos que o Presidente não gosta muito do ex-Ministro Dilson Funaro e não o convocou, como era desejo de todos; "do Ministro do Interior", que não é mais Ministro do Interior. Hoje, deve estar na Casa Civil e de V. Ex^a, que

continua Ministro e mais só do que nunca, veja lá.

Agora, o meu receio, Ministro, e que essa Ferrovia Norte — Sul não seja outra ferrovia dos idos de 1974, a célebre, a cantada Ferrovia do Aço, onde existe o maior túnel ferroviário do mundo com 8 quilômetros de extensão parece-me na Serra da Mantiqueira, não sei bem, deve ser onde já consumiu dois bilhões de dólares e essa obra está perdida lá. V. Ex.^a sabe o que disse o Ministro do Planejamento, hoje, aqui? Vou relembrar, só para V. Ex.^a tomar conhecimento. O que S. Ex.^a disse e achei coisas graves: que foi uma decisão política, S. Ex.^a disse, que com P maiúsculo. No meu entender, é minúsculo, é que, nessa Ferrovia do Aço, existem, nos almoxarifados, 300 milhões de dólares de material que não serão usados. E a ferrovia necessita somente de 160 milhões, mas que a iniciativa privada vai complementar essa obra. Deus queira que assim seja! Disse que a ELETROBRÁS comprou 10 bilhões de dólares de material elétrico, parte desse material, no exterior, e que não será utilizado nas nossas usinas hidroelétricas, que precisam alocar muito dinheiro, ainda, para recuperar o maior patrimônio de transporte que existe no Brasil: os 25 mil km de rodovias pavimentadas que são deterioradas e que, por falta de recursos, ao invés de estar-se recuperando 5 mil km por ano, está — se recuperando 2 a 3 mil por ano. E, aí, ele disse que trução da Ferrovia Norte — Sul era implantar ou assentar aquilo que não foi assentado durante esses dois anos, ou seja, 350 mil famílias de colonos, através da reforma agrária, porque até hoje só foram assentadas 11 mil. No meu entender, faltou uma decisão política do Governo, que nunca quis reforma agrária, porque reforma agrária depende do Governo, depende de decisão política, principalmente no regime presidencialista em que vivemos, onde o Presidente é o rei, é tudo, faz tudo e pode tudo. E se não fosse essa denúncia do Jânio a ferrovia já teria sido começada há muito tempo.

Mas, o pior de tudo, Sr. Presidente e Sr. Ministro, é que o Senador Pompeu de Sousa, com o endosso do meu eminente amigo de muitos anos e colega Leopoldo Peres; diz que em relação à Ferrovia do Aço e às compras da ELETROBRÁS, se houvesse justiça e seriedade, esse pessoal que facilitou tantos deslizos deveria estar na cadeia.

Mas, vou terminar, Sr. Presidente. Eu admiro o Ministro dos Transportes, S. Ex.^a é de um otimismo sem par e quase conseguiu me convencer — os leigos devem estar completamente convencido de que essa obra já devia ter sido feita ontem, ao invés de ser feita amanhã. V. Ex.^a é o meu Ministro, é um homem de otimismo, que quer resolver os problemas do Brasil. Isso seria importante em um mês ou em um ano. É o mesmo Ministro que quando Diretor do DNOS lutou pela transferência das águas do Tocantins para o São Francisco e deste, para a Bacia do Jaguaribe, Açu no Rio Grande do Norte, obra na época orçada em 4 bilhões de dólares. E que dinheiro se gastou, que palestras foram feitas por esse Brasil agora, por V. Ex.^a e pelo Ministro Mário Andreza! Mas, infelizmente, se aquilo tivesse sido seria outra Ferrovia do Aço. E se tivesse feito o canal de elevação com esse raciocínio de energia como é que estaria o Nordeste e o Norte, hoje,

com a São Francisco sem água nessa altura? Seria uma situação difícil.

Por isso é que eu tenho receio, Ministro, porque o povo de hoje, essa juventude hoje conscientizada, bem diferente da de 64, de 74, não vai querer fazer justiça amanhã, com as próprias mãos, se projetos milaborantes, sem necessidade premente, sem urgência, em prejuízo de outros problemas sociais de saúde, de educação, de habitação, etc., sejam desprezados em benefício dessa obra que, no meu entender, apesar da grande defesa que V. Ex.^a faz, no momento não tem urgência, não tem pressa, não tem a premência que V. Ex.^a e outros julgam ter. Embora eu respeite o Senador Iram Saraiva, o Senador Edison Lobão e tantos outros defensores intransigentes dessa obra.

Fiz algumas formulações, mas gostaria que V. Ex.^a me explicasse a razão da Norte-Sul, ao invés da Leste-Oeste.

Obrigado e perdoe-me se, infelizmente feri a suscetibilidade de V. Ex.^a

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — A contradição de cargas com o GEIPOT, como V. Ex.^a falou, é que esse órgão fez um estudo, em abril do ano passado, tomando a área do PRODIAT, que tem menos de 600 milhões de hectares, enquanto a área da Ferrovia Norte-Sul, nesse traçado em que está, chega a cento e quarenta e três bilhões de hectares.

O SR. RUY BACELAR — Se V. Ex.^a me permite, em outubro de 86.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Isso foi quando se entregou o trabalho aqui, mas o estudo é de abril.

O SR. RUY BACELAR — Diz: "em documento elaborado em outubro de 86; o período de abril, junho e julho." É antes.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — De qualquer maneira, a razão é essa: a área é diferente. Uma é mais de duas vezes maior que a outra.

O projeto de engenharia que V. Ex.^a disse que não existe, está à sua disposição. Na hora em que o Sr. quiser olhar e criticar, ele está à sua disposição, completamente pronto.

A Ferrovia do Aço vai ser concluída até dezembro de 88, portanto, no final do ano que vem. Ela já está em execução, e com a participação da iniciativa privada. Hoje, ela é uma obra fundamental para a região mais rica do País — Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro — porque a Ferrovia do Centro está completamente saturada e não tem mais condições de aumentar a oferta de transporte naquela região. Está sendo feita com a Ferrovia do Aço, mas está sendo feita de maneira simplificada, sem eletrificação. A maioria desses equipamentos aqui citados é para a previsão de eletrificação, que não vamos usar agora. Contudo, a ferrovia não eletrificada fica condicionada a uma capacidade de apenas 20 milhões de toneladas/ano. Mais tarde, quando quisermos aumentar essa capacidade, a ferrovia terá que ser eletrificada.

Quanto à Rodovia Belém-Brasília, mostramos, com os cálculos feitos, que estamos pagando um bilhão de dólares a mais de consumo de petróleo, naquela região, se ela ficar desenvolvida e se o transporte dessas mercadorias for feito por rodo-

via. No momento, ela limita o crescimento da região. Só os produtos de alta margem de lucro daquela área podem ser transportados, economicamente, pela rodovia. Essa região só poderá ser desenvolvida se tiver um transporte de custo mais baixo.

Quanto aos custos de operação da hidrovía, cada uma é diferente da outra. A hidrovía do Araguaia tem os custos altos, porque é rasa, com todos os problemas que mostramos aqui, de mobilidade de banco de areia. Por isso, ela tem um custo bem mais alto que a outra. A do Tocantins, por exemplo, já tem um custo bem mais baixo. Cada hidrovía, então, tem que ser estudada de *per si*. Não se pode tomar dados mundiais, tentar comparar e colocar na hidrovía do Araguaia.

A Ferrovia Norte-Sul tem um interesse maior do que a Leste-Oeste, para a execução neste momento, porque é a verdadeira espinha de transporte, no Brasil. Ela integra os sistemas ferroviários do Norte e do Sul do País, passando por uma região do Brasil Central extremamente rica, que está esperando um sistema de transporte desse tipo para poder ser desenvolvida.

Assim, além de desenvolver a região, ela tem a atribuição de integrar o País, de fazer com que o minério dos Carajás, por exemplo, possa ser trazido para o Sul e que possam ser construídas siderúrgicas, naquela região.

A Leste-Oeste também é uma ferrovia muito importante, tanto que falamos muito nela. Mas é uma ferrovia de grão. Existem — posso dizer — diversas pessoas tentando viabilizar esse empreendimento. Estamos dando todo o apoio para isso, e achamos que se o Brasil pudesse, faria muito mais ferrovias do que estamos pensando neste momento, e as faria agora, porque o Brasil não se desenvolveu mais, até hoje, pela falta de uma estrutura de transporte de custo baixo e de eficiência, que permitiu que outros países grandes, como o Canadá, os Estados Unidos, a Rússia, e tantos outros, pudessem se desenvolver porque contaram, desde o início deste século, com uma estrutura de transporte de custo mais baixo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Alguns dos Srs. deseja fazer uso da palavra? (Pausa.)

O SR. RUY BACELAR — Sr. Presidente, quero agradecer as respostas do eminente Ministro. Ele está convencido, embora a mim não convence, pois penso de maneira diferente. Agora, quero dizer que ferrovia não funciona sem os canais alimentadores, que são, principalmente, as rodovias. Quanto ao problema da quilometragem no Brasil, S. Ex.^a há pouco citou que o Brasil tinha 40 mil quilômetros de ferrovias, hoje reduzidas a 29 mil; e rodovias federais pavimentadas, nós temos 25 mil, não é, Ministro?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Rodovias pavimentadas no Brasil, nós temos...

O SR. RUY BACELAR — Federais, não estou levando em consideração...

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Rodovias federais nós temos 50 mil quilômetros.

O SR. RUY BACELAR — Então, vê-se que não é muito grande a diferença entre ferrovia e rodovia; na época era de 50 para 40. Obrigado a V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Pergunto se há algum Senador que queira fazer uso da palavra. (Pausa.)

O SR. EDISON LOBÃO — Sr. Presidente, peço a palavra.

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

O SR. EDISON LOBÃO — Sr. Presidente, V. Ex., ao abrir essa reunião, anunciou que o depoimento do Ministro José Reinaldo Tavares seria o último até que a CPI encerre os seus trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não seria, é o último!

O SR. EDISON LOBÃO — E possa o nosso Relator emitir o seu parecer.

Ouvi atentamente a exposição do Ministro José Reinaldo Tavares. Confesso que é um assunto que procurei estudar um pouco, mas me surpreendi com as informações novas — e todas positivas — aqui trazidas pelo Ministro, a exemplo do que também salientou o Senador Afonso Camargo. Algumas dúvidas que eu também pudesse ter desapareceram. Mas percebi que o Senador Ruy Bacelar mencionou um documento muito interessante, assinado por quatro Ministros. Fui verificar rapidamente e creio que valeria a pena a leitura de alguns poucos trechos desse documento, que é a exposição de motivos de quatro Ministros de Estado, que são: os Ministros do Planejamento, da Fazenda, do Interior e dos Transportes. Não quero fazer ao Ministro Dilson Funaro a mesma injustiça que a ele foi atribuída pela imprensa, de que tinha sido assinado apenas por ser adversário do Presidente da República. Eu me recuso a acreditar que um Ministro de Estado proceda dessa maneira, sobretudo com uma obra desta envergadura, pois seria brincar com o dinheiro do povo, assinar um documento que implica em dois bilhões e quinhentos milhões de dólares, apenas para ser agradável ao Presidente da República. Ou ele tinha convicção de que a sua proposta era a que interessava à Nação brasileira, ou então ele é um homem irresponsável. Acho que ele é um homem responsável, o Ministro Dilson Funaro.

Bom, mas esta exposição de motivos nasceu da determinação do Presidente da República no sentido de que a sua equipe de Governo se empenhasse em remover os estrangulamentos conjunturais da economia brasileira. Então, vêm os ministros e dizem assim:

"O exame das alternativas de oportunidades para desenvolvimento nacional, à luz das informações disponíveis, indica que nenhuma outra área do Brasil apresenta condições superiores às do Centro-Oeste, para abrigar planos governamentais de desenvolvimento."

Mais adiante, fala:

"Promover rápida expansão da oferta interna de produtos básicos, em particular de alimentos, condição fundamental, seja para suprir o mercado interno, seja para intensificar as exportações"

E depois:

"Ordenar a ocupação do território brasileiro de forma a orientar os fluxos migra-

tórios, evitar as concentrações urbanas contra as quais nós reclamamos todos os dias, a Nação inteira reclama contra isso."

Então, a ferrovia tem este objetivo, e que vai cumprir:

"Concentrações urbanas excessivas e promover a adequada redistribuição dos recursos fundiários."

"Os estudos realizados mostram que a promoção de um programa integrado de desenvolvimento na Região Central permite imediatas respostas a tais desafios."

E aí nós apresenta o documento, estes números extraordinários, que peço a atenção da Comissão:

Diz aqui:

"Possibilita a agregação à economia nacional de área capaz de ensejar a produção de até 15 milhões de toneladas de grãos por ano, ou seja, o correspondente a cerca de 23% da safra nacional."

Isto é uma coisa extraordinária.

Mais adiante:

"Enseja ainda, através do aproveitamento do potencial agrícola já dimensionado, a criação de mais de 500 mil empregos."

O SR. RUY BACELAR — Em que ano? Quinze milhões de toneladas de grãos em que ano?

O SR. EDISON LOBÃO — A partir do instante em que a área, objeto deste estudo estiver integrada, o que é coisa que se faz a curto prazo, segundo estes estudos.

"O Plano de Metas da Nova República", diz o Ministro Dilson Funaro, "contempla, entre os seus projetos específicos, implantar a Ferrovia Norte-Sul em estreita cooperação com o setor privado."

Mais adiante, ele fala na distribuição de recursos — como seria feita —, a participação do FND, etc., etc.

Penso que, diante de tais argumentos e diante daquilo que foi trazido aqui pelo Ministro José Reinaldo Tavares, hoje, e pelo Ministro do Planejamento na parte da manhã, a que eu não tive a ventura de assistir, há um dado que eu gostaria de mencionar — não sei se ele aqui o revelou e eu não fui buscar esse dado em nenhum livro secreto, mas numa entrevista recente do Ministro do Planejamento, quando trouxe ao Congresso Nacional a proposta de orçamento para o próximo ano, S. Ex. declarou aqui, no gabinete do Presidente do Senado Federal, que apenas os juros que o Brasil paga à sua dívida interna por ano dão para construir 12 ferrovias, ou seja, nós construiríamos uma ferrovia por mês com os juros da dívida interna.

Então, verifica-se que não é de se espantar o valor da ferrovia, sobretudo quando se considera os imensos benefícios que ela trará à Nação brasileira. Um dos principais pontos de argumentação do Senador Afonso Camargo ao longo desse tempo todo — eu sempre entendi a posição de S. Ex. — era quanto à possibilidade de se ter uma hidrovia em lugar da ferrovia. O Senador

Afonso Camargo não era exatamente inimigo da ferrovia. Ele parecia interessado numa prioridade para a hidrovia, usando as águas do Araguaia. Mas as informações trazidas por V. Ex. hoje, com estes mapas, são arrasadoras e parece-me que o Senador Afonso Camargo se deu por satisfeito com o que ouviu aqui. Congratulo-me com S. Ex. por isso.

O Senador Iram Saraiva, que é um homem de Goiás e sempre defendeu o rio Araguaia, diz agora, com toda a razão, que o se deve fazer com relação ao rio Araguaia é procurar salvá-lo antes de transformá-lo numa hidrovia. Diante desses mapas, dessas fotografias, há realmente a necessidade dessas providências. Eu, que nasci às margens do Rio Paranaíba e que vi aquele rio tantas vezes transbordando, hoje, quando chego a Teresina, Florianópolis ou qualquer cidade do Piauí ou do Maranhão, à margem do rio verifico que o rio está secando. É um fenômeno. O Itapicuru, na minha cidade de Mirador, é outro que está absolutamente seco.

Então, é preciso examinar com cuidado o comportamento dos rios. Não se faz, por exemplo, uma hidroelétrica sem um inventário que dura 20 anos sobre o comportamento dos rios. Esse comportamento se altera frequentemente.

Sr. Ministro, eu não tenho perguntas a fazer. Posso dizer a V. Ex. que estou satisfeito e tranquilo com a minha consciência. Defendi essa ferrovia desde o primeiro minuto. Quando V. Ex. anuiu a concorrência, diante da divulgação feita pelo jornal, e que houve no Senado manifestações de críticas a V. Ex. e ao Governo, eu tive oportunidade de dizer que aquele ato assinado pelo Ministro dos Transportes foi possível graças a um decreto do atual Presidente da República, José Sarney, inspirado pelo próprio Ministro dos Transportes, que tornou possível aquela atitude. Não fosse, portanto, o cuidado do Presidente José Sarney e concorrências não poderiam ser anuladas com aquelas alegações. Portanto, o que se verifica é que há um comportamento transparente, translúcido do Governo em relação a essa ferrovia. Os meus cumprimentos a V. Ex.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Há algum Senador que deseje falar? (Pausa.) V. Ex. estava faltando, Senador Alexandre Costa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Algum não Sr. Presidente, mais um colega de V. Ex.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex. estava faltando. Estava sentido a sua falta. A palavra é de V. Ex.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Ministro, a presença de V. Ex. hoje, nesta Casa, deverá ser o final de tantas e quantas reuniões que aqui realizamos, para esclarecer o problema da Ferrovia Norte-Sul. Talvez se V. Ex. aqui viesse 60 dias antes, e trouxesse os subsídios que hoje aqui foram aduzidos ao que outros eminentes técnicos para cá trouxeram, talvez já tivessem sido encerrados os trabalhos. Digo isso porque sobre o problema da ferrovia sempre pairou duas dúvidas: uma delas sobre a superestimação do preço básico da concorrência. Tendo em vista o orçamento proveniente do Geipot, quando a concorrência dava o valor 2,4 bilhões de dólares, o Geipot apre-

sentava um orçamento para a mesma obra de 1.4 bilhões de dólares; a outra seria alternativa.

Eu mesmo discuti várias vezes com o Senador Affonso Camargo, que chegou a concordar comigo, que se provado que não havia superestimação do preço básico, não poderia absolutamente haver qualquer desonestidade na concorrência realizada. Quanto à alternativa ou, à escolha, tantas foram as opiniões de homens os mais ilustres, que Sua Excelência, o Presidente da República, pelos dados dos técnicos, com esse manancial de argumentos aqui apresentados por V. S., decidiu — e, repito, foi decisão política — construir a Ferrovia Norte—Sul, Ferrovia que eu defendi desde o primeiro dia, não para agradar ao Governo, não para ser servil ao Governo, não para agradar a V. Ex^a, mas porque tenho convicção de que assim como defendi a Estrada de Ferro Carajás, hoje construída e vitoriosa, e no Senado da República, talvez fosse, entre os mais de 60 Senadores, o único que defendia a Estrada de Ferro de Carajás, pois todos os outros se postaram contra. Na realidade eu me habituei a ver em quase 30 anos de vida pública, aqui neste Congresso Nacional, toda vez que o Norte e o Nordeste brasileiro desejam alguma obra importante, não digo o Sul, mas os sulistas se levantam contra esta obra, como se nós, do Norte e do Nordeste, também não fôssemos brasileiros, como os grandes homens do Sul. Esqueceram-se, portanto, de dizer o porquê dessa grande diferença; e V. S^a vai ver — e o Relator não deve ter esses dados — quais as razões que distanciavam o orçamento do Geipot do orçamento da Valec. Aqui ninguém disse que o Geipot fez uma estimativa, com a finalidade específica de comparar alternativas de sistema de transporte, tão-só para isso. Não disse que o estudo do Geipot era metade bitola larga e metade bitola métrica; também não foi dito. Não se disse que se deixou de considerar investimentos indispensáveis à completa execução do empreendimento, razão pela qual mostra-se incompleta e inadequada para fins de refletir a totalidade dos custos envolvidos. O orçamento elaborado pela Valec contempla os itens necessários, todos eles, e completa execução do empreendimento, com valores baseados nas fontes de maior confiabilidade disponível; basta dizer — V. Ex^a disse e não foi contestado que o próprio orçamento da Valec, de terraplenagem, é inferior àquele apresentado pelo Geipot, na sua estimativa. O acréscimo de investimento da superestrutura da ferrovia, pela adoção de bitola larga em toda a sua extensão a adoção do traçado da ferrovia pelo Vale do Tocantins — a Valec mudou para o Vale do Tocantins — ao invés do divisor de águas, permitiu a obtenção de características técnicas muito melhores do que aquelas obtidas no estudo do Geipot, para o mesmo investimento em infraestrutura. A Ferrovia Norte—Sul, conforme projetada pela Valec, tem características técnicas bastante semelhantes às de Carajás, embora mais modestas. Dadas as condições de topografia local, foi possível fixar um traçado sem túneis, nobre Senador Ruy Bacelar, onde as obras de arte especiais totalizam apenas 3% da sua dimensão. Então, veja V. Ex^a que não poderia ser a mesma coisa. Durante muito tempo nós batemos para saber qual seria essa diferença. Lembrou-me bem de que aqui eu dizia: trata-se de um milagre, e precisamos localizar onde se encontra esse mili-

gre, porque uma obra orçada em 2.4 bilhões de dólares, e outra por uma repartição da mesma origem, por 1.4, há um milagre ou um grande equívoco, que hoje fica definitivamente esclarecido, salvo se o nobre Relator, que será o último a falar, tem dados suficientes para demonstrar que ela pode continuar sendo feita por 1.4 bilhões de dólares, uma vez que casca vilharam custos de estradas de ferro no mundo inteiro, na Europa, no Japão, nos Estados Unidos, tudo isso foi requisitado para fazer a comparação com os custos da Valec, com os custos das estradas de ferro do resto do mundo.

Quanto aos empreiteiros, aqui também ficou provado, pela falta de acusações, que nada tiveram com isso, que houve lisura da concorrência; porque, se não foi superestimado o preço base, como podia haver falta de lisura? Onde o assalto aos cofres públicos? Porque venceu uma, ou duas, ou três, ou dez, por coincidir de o "A" ganhar lote "B", o "C" ganhar lote "D", o que isto importa para a Nação? Na realidade, estamos vivendo um Brasil, em que fazer concorrência pública, hoje, é quase um crime. É melhor não fazê-la e depois chorar, que é perdoado. Os jornais não falam, os Senadores não criticam, apenas convocam, batem palmas, é o que se vê, é o que se assiste aqui no Congresso Nacional. Então, houve concorrência pública, a primeira e a segunda. E eu, Sr. Ministro, que conheço muito bem V. Ex^a, desde menino, desde que assumiu a diretoria do DER no Maranhão, era eu Deputado Federal e V. Ex^a vinha de professor da Escola de Engenharia do Ceará; assistir toda a sua ascensão, passando por cargos e mais cargos e, em todos eles, honrando e dignificando, pelo seu trabalho, pela sua honradez, pela sua dignidade, pela sua capacidade e pelo seu otimismo. Otimismo esse ali decantado pelo Constituinte Ruy Bacelar, que é uma coisa que deve ser inerente ao homem público. Se eu tivesse que criticar V. Ex^a, não seria pelo otimismo, seria pela precaução, sobretudo pela precaução que tem tido, durante todos os anos que o conheço, toda vez que lhe entregam um cargo público é que V. Ex^a tem que tomar decisões.

— Nada tenho a perguntar, é claro.

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

O SR. ALEXANDRE COSTA — Permite.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex^a com sua atuação de engenheiro, realmente, sintetizou muito bem os dois pontos que se tornaram os pontos fundamentais desta CPI, que é o problema da alternativa hidroviária e o problema do preço-base.

Então, como estamos encerrando este trabalho, queria aproveitar o seu depoimento para fixar bem a minha posição. Realmente declarei e fiquei muito surpreso com os dados trazidos, partindo da Portobrás, pelo Ministro José Reinaldo Tavares, porque estão em contradição com o documento que recebi, que é oriundo, até certo ponto, da Portobrás, porque é da Engenheira Isa Rondon, que foi, durante 30 anos, a Chefe do Departamento da Portobrás. Realmente, nós que somos técnicos sabemos que é muito difícil haver a contradição absoluta que houve. Pedi, então, que se faça o contraditório, para tomarmos o conhecimento de quem está errando fundamentalmente.

E com relação ao preço-base, evidentemente cabe ao Relator, agora, fazer um exame definitivo desse problema, porque, aí, é que se pode encontrar alguma coisa errada.

Só para registrar a minha posição.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Exato, V. Ex^a está certo. Aliás, recebi, com um cartão, o trabalho que V. Ex^a me enviou, e quero agradecer a gentileza. Li, até no momento em que, defendendo a hidrovia, a autora do trabalho falou em dragagem.

Então, V. Ex^a que ouviu e viu a exposição de todo aquele assoreamento e aquele movimento de areia no Araguaia, pode pensar numa obra dessa através de dragagem? Ali parei, no mesmo instante, porque achei que viabilidade, através de dragagem, nima quilometragem, e num rio tão instável como o Araguaia, não me parece o bom caminho; por maior que seja o respeito, o apreço e a consideração que tenha à autora do trabalho, e a V. Ex^a que me enviou o referido trabalho.

Mas, então, não tem mais nada, Sr. Presidente. A presença do Ministro coincidiu em um dia em que todas as dúvidas se encerraram. Aqui não apareceu ninguém para acusar desonestidade nem do ministro, nem da VALEC, qualquer falta de lisura. Não conheço um só técnico brasileiro de alto renome que se levante contra a obra, pelo menos, nada ali. De maneira que deixei de realizar uma obra desse porte, que traz para o Brasil, para o Norte, para o Nordeste brasileiro tudo isso que V. Ex^a apresentou, como desenvolvimento, como progresso, seria um grande desserviço prestado pelo Governo atual. O que espera o nordestino e o povo brasileiro é que o Presidente da República, e V. S^a que ocupa hoje o Ministério dos Transportes, Viação no passado, mande que a VALEC execute, e urgente, a partir do próximo ano, porque ao que li já existe verba consignada para essa obra, para que possamos ter, num futuro muito breve, uma obra à altura da capacidade, da inteligência e do merecimento dos nordestinos e do povo brasileiro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Continuando, vamos ouvir agora o Senador Dirceu Carneiro, a quem dou a palavra.

O SR. DIRCEU CARNEIRO — Sr. Presidente, Sr. Ministro e Membros desta Comissão, gostaria de fazer algumas observações que acho pertinentes; a primeira delas, considerando esta apelação e este lugar comum que utilizou o nobre Senador Alexandre Costa, relativo à esses preconceitos com as obras do Nordeste.

Quero dizer que sou brasileiro deste País inteiro. Casualmente, tenho domicílio político no sul, mas não tenho nenhum preconceito com as obras do Nordeste, pelo contrário, acho que vai gerar energia, como a de XINGÓ, é absolutamente necessária. Até já deveriam ter sido feitas outras obras, de outra natureza infra-estrutural, para o desenvolvimento do Nordeste.

Existe também uma grande obra a ser feita no Nordeste, que creio ser da concordância de todos, que é a da educação. Porque uma região, em parte alguma do mundo, pode prosperar com 50%, 60%, 70% de analfabetos. De modo que acho que o Nordeste precisa de mais obras, não só essa, mas uma grande obra educacional.

Por outro lado, as observações que eu gostaria de registrar são relativas ao modo de se tomar decisões em nosso País. Primeiro, nosso País não tem um plano de desenvolvimento, nosso País não tem um projeto nacional. Podemos consultar brasileiros de todas as áreas e não passa pela cabeça dos nossos conterrâneos um projeto comum de desenvolvimento deste País. Temos sim situações circunstanciais que, num momento ou outro, são levantadas como projetos de interesse nacional, da mais ampla necessidade e urgência, e se fica a discutir em cima de detalhes dessas questões e, às vezes, sem analisá-las de modo mais amplo. Nunca me preocupei muito, embora considere coisas muito importantes, com a questão do preço-base. Porque, afinal, isso é questão que, com poucas discussões, logo nós podemos...

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

O SR. DIRCEU CARNEIRO — ... evidenciar se ela tem embasamento ou não.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Se V. Ex^a me permite eu diria que é a primeira vez que V. Ex^a vem aqui. Não pode saber se aqui nós estamos discutindo coisa com importância ou sem importância. É a primeira vez que V. Ex^a comparece.

O SR. DIRCEU CARNEIRO — A essa Comissão ou ao Senado?

O SR. ALEXANDRE COSTA — A esta Comissão.

O SR. DIRCEU CARNEIRO — Quero lhe dizer que, inclusive, já fui Relator *ad hoc* de reuniões desta Comissão.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Eu não faltei a nenhuma reunião desta Comissão; logo V. Ex^a não pode dizer que nós tratamos aqui só de coisa sem importância, como se fosse o arauto aqui das coisas importantes, e, aliás, V. Ex^a não tem sido arauto nem aqui e nem em lugar nenhum do Senado.

O SR. DIRCEU CARNEIRO — O entendimento depende da questão subjetiva e pessoal de cada um. As observações que fiz não foram nesse sentido e, sempre que possível, tenho participado, inclusive, hoje pela manhã, e inclusive já fui Relator *ad hoc* de reuniões aqui desta Comissão, na ausência do Relator.

Desse modo, queria continuar a dizer que nós temos uma deficiência brutal dos processos de tomadas de decisão corretas no nosso País, e que isto é herança do regime autoritário, que deformou as formas de decidir democraticamente e relativas aos interesses nacionais. Estão aí os escândalos denunciados e conhecidos por todos os brasileiros e, principalmente, pelos políticos deste país, de obras mal equacionadas, mal projetadas e que não tiveram uma discussão da sociedade científica ou técnica deste País, e foram tomadas como projetos de cima para baixo, e estão aí, agora, a desgraçar a vida deste País pelo endividamento externo que causaram, e por tantas outras distorções e vícios que introduziram na prática da administração pública deste País.

Estou Presidindo uma outra comissão também, Senador Alexandre Costa, que é a da Importação dos Alimentos. Nesta Comissão se evidenciou

uma pequena geografia desta Administração Pública brasileira tão deformada. Nada mais nada menos do que 48 instituições decidem sobre a importação de alimentos neste País, neste momento, onde uma não tem a ver com a outra. Uma determina uma medida, a outra executa uma outra, e a terceira recebe uma outra versão. De modo que o desencontro nas formas de decidir neste País é algo lamentável, e que exige uma forma racional, atualizada, moderna, democrática, de decidir e administrar este País. De modo que, à guisa disso que estamos começando a conhecer mais detalhadamente, também, imagino o processo de decisão que foi tomada para esta obra, que não questiono a sua validade no sentido do desenvolvimento, mas questiono a forma com que ela foi iniciada, que se não fosse uma abertura mais democrática deste País, graças à luta de brasileiros que defendem a democracia, nós estaríamos engolindo, goela abaixo, uma obra gigantesca, que não tem estudos mais aprofundados, e não tinha estudos mais aprofundados, nós vamos vendo ao longo das exposições que vão se adicionando novos argumentos apanhados à circunstância do caminho, e que poderia essa obra causar tantos prejuízos, como têm causado aquelas obras gigantescas que foram decididas de cima para baixo, sem embasamento, sem uma discussão, sem um critério de seleção.

Desse modo, o registro que eu gostaria de fazer, é aqui tendo a presença do Ministro dos Transportes, que é um dos setores encarregados de executar, talvez, o porte de obras mais gigantescas deste País, uma crítica a esses modelos de decisão, que se não forem aperfeiçoados, não forem aprimorados, a sociedade brasileira sempre fica correndo o risco de receber obras cujos interesses, muitas vezes, são até mais fortes do que as forças do próprio Governo, e quando desencadeadas os governos perdem o seu controle e passam a ser vítimas de todas as deformações e distorções de tais empreendimentos. Acho, até, que este modo de decidir, que foi o Presidente da República que iniciou, é um dos argumentos que acho considerável para nós realmente mudarmos o sistema de governo, isto é, passarmos de um presidencialismo autoritário, onipotente, para um processo de governo parlamentar, onde a sociedade está mais bem representada, legitimamente representada, e pode debater, talvez, com muito mais suporte, numa visão onde todas as questões deste País estejam em jogo na hora da sua decisão. Esse tabuleiro de xadrez não pode se ater apenas a uma peça, porque, às vezes, o xeque, que poderia ser o xeque-mate final, é um falso xeque.

De modo que, ao registrar essas considerações, eu queria fazer um apelo ao Ministro que serve a um Governo de transição e que luta também por um processo democrático, onde a sociedade que serve deve ser mais bem servida, ou deve ser bem servida e melhor e, portanto, também está engajado nesse processo de aperfeiçoamento do sistema administrativo do nosso País.

Essas as considerações que queria deixar registradas neste momento.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Após as considerações do Senador Dirceu Carneiro, também não foi feita nenhuma pergunta. Para encerrar, vou dar a palavra ao Relator, Senador

Mansueto de Lavor, a quem concedo a palavra neste instante.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Srs. Deputados, Srs. Técnicos e Assessores do Ministério dos Transportes, Sr. Ministro José Reinaldo.

Eu creio que foi este um grande momento, uma grande etapa nos trabalhos desta CPI da Ferrovia Norte—Sul. CPI, cuja importância, cuja validade, cuja oportunidade foram hoje, pela manhã, ressaltadas pelo Ministro do Planejamento, Aníbal Teixeira.

Acredito, e nesse ponto concordo com o nobre colega Senador Alexandre Costa, que avançamos muito, mas ainda não o suficiente em alguns pontos. E é assim que levanto ainda algumas questões que precisam ser esclarecidas pelo nobre Ministro, que aqui fez a sua exposição de uma maneira que eu considero objetiva e esclarecedora de muitos pontos.

A primeira pergunta, Sr. Ministro refere-se à concorrência feita pela Valec e anulada depois da denúncia do jornalista Jânio de Freitas. A cerca do episódio da denúncia, da anulação, o próprio Poder Executivo tomou a iniciativa de realizar dois inquéritos. Um, no âmbito do próprio Ministério dos Transportes, por sinal, presidido pela pessoa honrada do Coronel Stanley Forte; outro, no âmbito da Polícia Federal. Esses inquéritos chegaram a conclusões já divulgadas e levadas à opinião pública, de resultados já conhecidos. No entanto, seguindo o ritual do próprio processo, quando os seus resultados chegaram às mãos daquela pessoa que representa a sociedade, quando chegaram às mãos do Procurador-Geral da República, S. Ex^a não aceitou os resultados, inconformado com o fato de que no bojo dos próprios processos, havia indícios suficientes para apontar os responsáveis perante a legislação em vigor, e mandou que esses processos fossem devolvidos para novas diligências processuais. No entanto, mesmo assim, estando essas pessoas *sub judice*, a pessoa jurídica da Valec, como empresa, e as pessoas físicas, do seu Diretor-Presidente e do seu Diretor de Engenharia, responsável pela concorrência anulada por acusação de fraude, vem o Senhor Presidente da República de assinar juntamente com V. Ex^a o Decreto nº 94.813, de 1º de setembro de 1987, publicado no Diário Oficial de 02 do corrente, outorgando concessão para a construção da Ferrovia Norte—Sul à Valec sando, portanto, uma esponja na posição do Procurador-Geral da República, desconhecendo o papel daquele defensor da lei e dos interesses da sociedade.

Eu pergunto, então, a V. Ex^a se essa posição contribui para o processo democrático; eu pergunto a V. Ex^a se o desconhecimento deste que é designado e pago pela sociedade para defendê-la defendendo, inclusive, a própria lei, se o Poder Executivo, através desse Decreto do Senhor Presidente da República e também assinado por V. Ex^a, como Ministro da pasta específica, se não é um desestímulo para que este alto servidor da sociedade brasileira não prossiga no seu papel de defensor da lei e da sociedade. Era a primeira pergunta que eu queria fazer.

Em segundo lugar, eu queria relatar o seguinte: há dias, esteve aqui em Brasília um escritor americano, Marshall Berman, que é considerado o Papa

da Modernidade, porque escreveu um livro que é hoje, também aqui no Brasil, um **best seller**: "tudo o que é sólido desmancha no ar." E esse escritor deslanchou aqui, em Brasília, uma série de críticas, uma série de tolices, permitam-me a expressão, que foram recebidas com entusiasmo por alguns grupos de intelectualóides, simplesmente por causa da áurea de modernidade com que se revestia aquele escritor americano. Foi preciso, então, que o Arquiteto Oscar Niemeyer colocasse os pontos nos "is", e dissesse que o que tem de errado em Brasília não é por causa de Brasília, mas pelo tipo de sociedade brasileira que é inclusive forjada, em grande parte, sob o ponto de vista político e econômico, por imposições do império americano.

Os argumentos trazidos sobre a discussão que ainda não está terminada, ainda precisa de dados, e que ainda, para termos realmente estabelecido o verdadeiro contraditório, precisamos ouvir uma pessoa, que aqui foi citada, que aqui foi contestada, mas que aqui não esteve, de viva voz, falando, mandou um documento que começa da seguinte maneira: "recentes documentos distribuídos pelo Ministério dos Transportes e pela VALEC, bem como declarações do Sr. Ministro José Reinaldo Tavares, publicado no **Jornal do Brasil** no dia 15-5-87, vem dando uma idéia inteiramente distorcida sobre a navegabilidade dos rios Tocantins e Araguaia e de suas possibilidades de aproveitamento para o transporte hidroviário". E depois segue, dizendo, trecho por trecho, onde é possível a navegação do rio no seu estado **in natura**, onde não é possível, onde precisa de trabalho, onde não precisa, inclusive alguns trabalhos de dragagem. Ora, rios de bancos de areia, isso é navegável? Não é novidade, o São Francisco é assim, nobres Senadores, eu o conheço, sei que as suas famosas corças, que são ilhas móveis de areia, atrapalham a navegabilidade. Mas há sempre peritos que trafegam pelo rio em condições satisfatórias, houvesse serviço de conservação, como o exigido nas rodovias e nas ferrovias, então essas hidroviárias teriam condições de navegabilidade satisfatórias e muito mais econômicas, conforme todos os dados econômicos do tráfego hidroviário.

A impressão, o impacto causado por essas fotos de satélites, é o impacto da modernidade. Quem entra assessorado por um computador leva vantagem, e quem traz dados de satélites — como foi a expressão do colega — é xequemate, conforme disse o Senador Pompeu de Souza. Sinceramente eu não me impressionei, honestamente. Creio, inclusive, que essa demonstração de bancos de areia no Araguaia, inclusive complementa o relatório da Drª Isa, que não veio aqui, e que precisa vir falar, discutir esses assuntos, senão o material colhido pelo Relator não é completo, é parcial, chame ou não chame o Presidente. Creio que a Drª Isa Rondon, a essa altura, não pode deixar de estar aqui, porque não é qualquer técnica, ela serviu durante 20 anos ao Ministério dos Transportes numa única especialidade, como engenharia de vias navegáveis do Departamento Nacional de Portos, por 10 anos, e depois foi chefe do Departamento de Vias Navegáveis da PORTOBRÁS por mais 20 anos. Não é ousadia dizer, ela entende mais do rio Araguaia do que o Ministro dos Transportes, do que todos nós, engenheiros ou leigos; então era preciso que ela

viesses aqui, para que, de viva voz e sob o crivo do nosso debate, pudesse esclarecer essas coisas. Mas eu não me impressionei simplesmente com as fotos. E se essas fotos forem no tempo de mais cheia e menos cheia, e se no tempo da vazão o rio tem menos água aparece mais areia? Eu preciso discutir tudo.

De modo que, creio que longe de contraditar o documento que temos em mão da Drª Isa Rondon, essas fotos de satélites demonstram exatamente aquilo que ela diz aqui, que é um rio arenoso, que precisa de conservação, em algumas áreas até com dragagens, mas que realmente é a mais acessível, mais barata e mais própria para o desenvolvimento dessa Região do Centro-Oeste Brasileiro.

Portanto, Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Ministro, apesar de revestido da capa da modernidade, e isso é impactante mesmo, não foi um xequemate, talvez tenha sido uma jogada moderna, inteligente, de peões, de xadrezes, de bispos, de cavalos, de rainhas, de torres, mas ainda não houve o xequemate, acredito que o rei da verdade ainda tem muito que se movimentar nesse campo, nesse tabuleiro desse xadrez.

O SR. EDISON LOBÃO — V. Exª permite uma ligeira interrupção?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Pois não, só peço que V. Exª seja breve, pois o Presidente já está reclamando do meu tempo.

O SR. EDISON LOBÃO — Serei rapidíssimo. Apenas para dizer a V. Exª que eu me impressionei...

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Exª gosta de cores.

O SR. EDISON LOBÃO — Pois é, é exatamente o que eu vou dizer a V. Exª, não me impressionei com o colorido das fotografias, e sim com as informações em torno delas, com a sua tradução, e se eu não me impressionasse com estas informações eu acho que não estaria cumprindo bem com o meu dever. O próprio Ministro mostrou a fotografia de um pequeno barco pesqueiro que saiu encalhando aí ao longo desse rio, e eu não quero assumir a responsabilidade de, com o seu silêncio, permitir que se procure fazer uma hidrovia que custará uma fortuna, aí sim, incalculável a este País.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Quantos portos no Brasil não precisam de permanente dragagem? Tem o rio São Francisco, cujos trechos precisam de dragagens, o Porto de Petrolina, no rio São Francisco, precisa de draga, foi construído há pouco tempo. Então, isso não é motivo de se argumentar no sentido de excluir o rio, ou colocar 20 anos. O de que nós precisamos é exatamente analisar esses dados com mais profundidade, porque a maior autoridade nesse assunto, que inclusive serviu 20 anos ao Ministério dos Transportes, foi chefe durante 10 anos desse setor, faia de um modo que não está, inclusive, no preâmbulo do seu depoimento escrito, do seu documento escrito — repito — e contesta frontalmente as posições do Sr. Ministro dos Transportes. Então nós precisamos ouvi-lo.

À respeito da origem dos recursos destinado à implantação da Ferrovia Norte-Sul, tenho aqui alguns dados, mas não vou me ater aos mesmos.

V. Exª já se referiu a esses 8 bilhões que serão discutidos no Congresso. Estão 8 bilhões no Orçamento, o que não representa quase nada. Não sei por que estão... mas esses recursos serão provenientes do Tesouro Nacional, da iniciativa privada, do Fundo Nacional de Desenvolvimento e de investimentos externos. Aqui já foi abordado o problema do rebate falso da Desconsult. Ficou um "disse-me-disse" envolveram até o Presidente da República que foi até constrangedor. Sua Excelência usou numa entrevista coletiva, um documento que depois se percebeu que era "frio". Isso é lamentável. Mas, vamos deixar de lado a Desconsult. A respeito dos recursos externos eu perguntarei, então, ao Sr. Ministro, se na situação atual do País — eu fiz esta pergunta pela manhã ao Ministro do Planejamento e ele não respondeu, não me foi respondida esta pergunta — eu gostaria de saber se o Sr. Ministro dos Transportes pode responder.

Na atuação do País o Ministro Bresser Pereira foi aos Estados Unidos. Voltou de mãos vazias. Vai lá, vem cá. O fato é que dinheiro novo não entra no País. Até há poucos anos entrava dinheiro novo para pagar juros de dívidas. Então vinha com essa mão e voltava com essa. Mas dinheiro mesmo para investimento não entra. Não está entrando. Pergunto como vai se conseguir esse dinheiro. O único dinheiro oferecido foi numa oferta "fria". Não houve, portanto, consistência. Como conseguir esse dinheiro? Não haverá perigo da obra paralisar? Começar e ficar aí paralisada? Como foi a Ferrovia do Aço? Com relação aos recursos da iniciativa privada brasileira, eles têm consistência. Há empresários que querem investir na ferrovia? De modo que há dívidas quanto ao prosseguimento da Ferrovia Norte-Sul, uma vez que se iniciará com esses poucos recursos que agora são incluídos no orçamento. Se realmente falharem esses recursos da iniciativa privada, tanto internos como externos, como vai o poder público arcar com novos recursos para a construção total da ferrovia?

Por último, parece-me um pouco de contradição a respeito dessa privatização da ferrovia. Entendendo-se a privatização como V. Exª falou, aqui. Isto é, ser totalmente privada, desde a infraestrutura até a operação da ferrovia. De acordo com os argumentos aqui citados por V. Exª para essa total privatização nós não temos argumento também para manter as rodovias. Por que também não privatizá-las? Por que não? São os mesmos argumentos. Passaremos, então a ter transporte só por empresas particulares, estradas particulares, etc. Isso é bom. O Governo não teria um Governo paralelo ao seu lado. É uma dúvida que eu tenho, aqui, que realmente nos deixa assim em tempo de dúvidas.

Por último, na exposição que V. Exª trouxe aqui, há dois pontos muito importantes. V. Exª disse no trecho da exposição, que sempre se procura respostas em investimentos, considerando a sua taxa interna de retorno na lucratividade imobiliária, é importante não se agir como gerente bancário.

E neste ponto concordo inteiramente com V. Exª. A obra deve ter alcance social, não se deve procurar retorno imediato. Mas aí vem uma dúvida a respeito do dinheiro do Fundo Nacional de Desenvolvimento, que exige que a obra seja rentável e não a longo prazo, mas de imediato, para poder pagar. Como V. Exª concilia esse novo argumento

trazido, que já não é mais só sob o aspecto econômico, mas é sob o aspecto econômico-social? V. Ex^a traçou muito bem aqui que não se deve considerar somente a viabilidade econômica, mas sob uma perspectiva de capitalização privada, independente de quem seja o investidor e das funções que o investimento possa vir a desempenhar no sistema econômico-social. Então, neste ponto eu concordo. A minha dúvida é esta: há dinheiro do Fundo Nacional de Desenvolvimento e esse dinheiro exige por lei que seja um dinheiro com retorno imediato.

Por último, Sr. Ministro, essas colocações são feitas para arrancar algumas dúvidas que temos. Não concordo absolutamente, não estou aqui nessa onda de briga do Sul contra o Norte nem do Nordeste. Apenas é preciso lembrar — e eu lembrei de manhã e o Ministro do Planejamento concordou inteiramente comigo — que a Ferrovia Norte-Sul não traz benefícios para o Nordeste, excetuado o Estado do Maranhão, que já é também quase Amazônia. Do ponto de vista econômico, do ponto de vista social, a Ferrovia Norte-Sul estabelece um corredor no centro do País, deixando de lado o Nordeste. Não traz benefícios.

Eu queria simplesmente dizer que é realmente fundamental investir nessas regiões. É fundamental destinar mais recursos a essas regiões, para se estabelecer um pouco daquilo que se chama o equilíbrio regional. É nesse sentido que termino — permita-me a oportunidade — lembrando que V. Ex^a assinou na Sudene um convênio para a construção dos trechos que faltam ainda da Ferrovia Transnordestina. Essa é a prova de que não sou contra a Ferrovia Norte-Sul nem contra qualquer ferrovia, não posso ser. Quero lembrar que esses recursos, tão rápidos para a Norte-Sul, estão sendo lentos demais para algumas obras essenciais, inclusive no Nordeste. Uma obra que considero essencial é a ligação daqueles trechos de ferrovia, que já está colocada no Orçamento e nós vamos votar, discutir, aprovar ou rejeitar, 8 bilhões para a Ferrovia Norte-Sul. É muito pouco. Mas o dinheiro que falta, mediante o resultado do convênio que V. Ex^a assinou para a realização dos projetos dos trechos que faltam da Ferrovia Transnordestina, somam apenas 80 milhões de cruzados. E já faz, se não me engano, quatro meses, que esse convênio foi assinado com toda solenidade por V. Ex^a numa reunião da Superintendência da Sudene, e estranhamente esses recursos não foram liberados até hoje, oitenta milhões de cruzados. Aí, concordo com o Senador Alexandre Costa. As liberações de recursos para as regiões chamadas periféricas, para as regiões castigadas estão muito lentas. Essa ferrovia, inclusive, vem amenizar as grandes dificuldades social e econômica pela presente seca no Nordeste. A construção dessa ferrovia seria adequada para aproveitamento da mão-de-obra para evitar o êxodo. No entanto, 80 miseráveis milhões de cruzados para projetos, não ainda para a construção, mas para os projetos daquela ferrovia ainda não foram liberados. Então, de certa forma, estou afirmando que pode estar havendo dois pesos e duas medi-

das. A decisão política da Ferrovia Norte-Sul não precisaria ser tão prioritária, a ponto de serem esquecidas outras prioridades, talvez mais urgentes como é essa e tantas outras no Nordeste, no Sul do País, em Santa Catarina e em outras regiões.

Agradeço mais uma vez e quero dizer que o depoimento que traz V. Ex^a será analisado, será realmente da maior importância para o nosso trabalho, como foram outros dos técnicos do seu Ministério, trazidos, aqui, da VALEC, do GEIPOT. Creio que ainda com essas dúvidas a serem satisfeitas, já temos material suficiente para, dentro de poucos dias, oferecermos a esta CPI, aos seus nobres Colegas, o nosso relatório que procurará ser o mais objetivo diante dos dados que colhermos. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o Ministro do Planejamento Aníbal Teixeira para responder às perguntas formuladas.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Exm^o Senador Mansueto de Lavor, inicialmente, penso que há uma confusão entre o decreto assinado e a interpretação que foi dada à assinatura do decreto pelo Presidente. O decreto assinado pelo Presidente não tem nada a ver com a decisão do Ministério Público. Apenas ele adéqua à construção da Ferrovia às condições financeiras de que dispõe o País neste momento. Apenas isso. Diminuí o trecho para dois ramais em vez de toda a Ferrovia. Não tem nada a ver uma coisa com a outra.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Permita-me Ex^a, que outorga a VALEC e Construções Ltda. concessão para a construção, uso e gozo dos acessos ferroviários que existem.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Exatamente. Isso constava do outro decreto. S. Ex^a apenas diminuiu o trecho. Em vez de todo o trecho, agora, apenas dois ramais.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — No decreto anterior, a VALEC não estava sub judice e agora está. O que reclamei foi exatamente isso. Foi o fato de que era preciso esperar o término da pendência a pedido do Procurador-Geral da República. Foi isso o que eu disse, Sr. Ministro.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — É o que estou esclarecendo a V. Ex^a. O decreto do Presidente não tem nada a ver com a decisão do Procurador. A respeito da Dr^a Isa Rondon, a quem não conheço pessoalmente, mas pelo seu passado deve merecer todos os conceitos que aqui forem emitidos, teria que esclarecer alguns aspectos abordados aqui neste momento. Esse documento que foi entregue hoje era o antigo, eu já o conhecia.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — É de maio de 1987.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Pois é, já o conhecia. A Dr^a Isa Rondon não entra nos critérios operacionais. Quando aqui falei, apenas mostrei a todos no mapa qual é a realidade do rio que o Governador Henrique Santillo considerou como o Rio Loire na França e que para manter um canal navegável nessa situação precisaria de grandes estudos ecológicos para ver o que aconteceria com esse rio. Até hoje,

ninguém falou nesses estudos e não foram iniciados. A Dr^a Isa Rondon não se deteve nos estudos operacionais da hidrovia. Pela primeira vez foram feitos pela PORTOBRÁS. Li esses estudos, mostrando uma grande equivalência e uma vantagem relativa que encerra o documento dizendo que se houver uma decisão política do Governo de, realmente desenvolver, criar uma nova fronteira de desenvolvimento econômico no País, aí, tem que ser a Ferrovia. Caso contrário, se for um crescimento vegetativo, se não houver interesse em que a área cresça muito, faz-se então a hidrovia. Esse documento operacional mostra a diferença de custo de operação na navegação, no consumo de combustível, em todas essas partes. Trata-se de um documento analisado pelos técnicos competentes da PORTOBRÁS, técnicos de 30 anos que lá estão hoje.

Quanto a esse documento específico da Dr^a Isa Rondon eu o li e S. Ex^a muito justamente, porque não temos os dados. "A própria PORTOBRÁS disse que tinha que ser feito o plano de pesquisa o PRODIATO endossou, tomamos providências, e esse plano de pesquisa vai ser iniciado no ano que vem, porque é quando o comboio vai ficar pronto, que já está contratado e em execução — no trabalho dela, nas págs. 3, 4, 5, 7 e 8, quando tenta mostrar a comparação e a viabilidade da hidrovia, os termos que usa são: estimados, aproximadamente, avaliou, se necessário, prevê-se... Quer dizer, não podia ser de outro jeito, porque não tem um organismo que tenha os dados definitivos; só se fosse mágica, porque a pesquisa vai ser feita, ainda vai ser iniciada.

Esses dados, e considerando o problema da barragem Santa Izabel, que falei, aqui, com dados da ELETROBRÁS, é que mostram as dificuldades da hidrovia. Temos que estudar muito aquela hidrovia, não por ser uma hidrovia mas por ser aquela hidrovia, com as dificuldades que tem.

Mesmo considerando que não houvesse esses problemas da pesquisa, não tivesse o problema da Barragem de Santa Izabel, os dados operacionais, levantados pelo órgão competente, que é a PORTOBRÁS — que vou deixar com a Comissão — mostram que a Ferrovia, se for politicamente desejado um crescimento maior da região, agora, tem vantagens comparativas.

No próprio trabalho da Dr^a Isa Rondon — temos um trabalho dela de 78 — ela classifica os rios brasileiros em quatro itens, a, b, c e d, de acordo com o rio, se é de boa qualidade para a navegação, diminuindo com a letra d. No rio Araguaia, ela classifica, está aqui, em c e d, a própria Dr^a Isa Rondon. No mapa de 78 — o preâmbulo desse livro é até da Dr^a Isa Rondon Lima Verde, — com as cores das classes c e d, está aqui o rio Araguaia. Portanto, não é de hoje que temos as dificuldades no rio Araguaia. É por isso que lá não há navegação. E quando ela fala, e me critica porque falei em diversas barragens — no rio Araguaia, no rio Tocantins, na Bacia do Araguaia-Tocantins — ela não conhecia o trabalho da ELETRONORTE, que mostra a cascata de barragem que falei. Estão aqui. Aqui é o Araguaia, Senador. Esse dado não é meu, é um dado publicado da ELETRONORTE.

Dê forma que tenho todo respeito pela Dr^a Isa Rondon, mas também tenho a obrigação de acreditar nos técnicos contemporâneos e colegas dela, que têm a mesma respeitabilidade, o mesmo tempo de serviço na Casa e que foram mais além

do estudo que ela fez; quer dizer, estudaram a operação do rio, cotejaram com a da Ferrovia e chegaram às conclusões a que me referi, aqui, anteriormente, e que deixo à disposição da Comissão.

Na parte de recursos, o que temos, hoje, são os oito bilhões de cruzados — quer dizer, ainda não temos, porque vai ser aprovado ou não pelo Congresso Nacional — mas o que está previsto para a Ferrovia são os oito bilhões de cruzados. Não estamos com recursos previstos no FND, embora eu dissesse, no meu depoimento, que, nesse caso, não é só o retorno econômico, é também o social. Mas, no caso da Ferrovia teríamos retornos altíssimos de benefício econômico.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A longo prazo.

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Não, nem sempre a longo prazo, principalmente agora que vão ser feitos ramais menores, como foi o estudo preliminar do GEIPOT.

Então, o FND não tem recurso algum destinado; pode ser que venha a ter, pode ser que se pleteie, mas no momento não se pensa nisso. E essa obra não vai ficar paralisada, como tantas outras que encontramos aí, porque vamos começar os ramais, exatamente a continuação de sistemas existentes. Vamos verificar quais os recursos que temos durante esse período de Governo e fazer, mesmo que seja o mínimo possível, como V. Ex.^a mesmo falou, os oito bilhões de cruzados, e fazer para deixar funcionando, mesmo que sejam pequenos trechos. Essa é a nossa idéia. De forma que não deixaremos uma ferrovia abandonada ou não operacional, ainda.

Na parte de rodovias privatizadas, realmente estamos lutando por isso. Estamos com um projeto de uma rodovia importante, da linha vermelha, no Rio de Janeiro, que é o acesso principal à cidade do Rio de Janeiro, que temos interesse da iniciativa privada, que estamos resolvendo alguns problemas, devido a problemas financeiros internacionais que o Brasil tem neste momento, que por ter moratória e outros fatores, desmontaram o esquema que essas empresas interessadas tinham. Mas, nós temos interesse em fazer. Entendemos que, pelo menos as rodovias especiais de primeira classe, o Governo não deveria investir, porque são lucrativas, elas deveriam caber à iniciativa privada, deixando o Governo fazer as vicinais, as pequenas estradas que ninguém faria e que o Governo tem que fazer, que são importantes para circulação de riquezas no Brasil. V. Ex.^a falou que o Nordeste não apóia a ferrovia, eu, pelos elementos que tenho, discordo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Ministro, não foi essa a minha afirmação. Não disse que o Nordeste não a apóia. Eu disse que a ferrovia não beneficia o Nordeste, ao contrário, ela marginaliza o Nordeste, uma vez que não há ligação alguma com o ramal rodoviário do Nordeste. Eu disse que não beneficia os Estados do Nordeste, com exceção do Maranhão. O Maranhão é Nordeste ou é Amazônia?

O SR. MINISTRO JOSÉ REINALDO TAVARES — Senador, a minha impressão, a minha convicção é outra, porque com a ligação do sistema ferroviário do Nordeste, a Ferrovia dos Carajás, nós vamos ter uma grande oportunidade que o Nordeste tenha uma grande ligação com o Centro-Oeste, que não tem hoje e só poderá ser feita através do sistema ferroviário. Não há outro jeito.

E tanto isso é verdade que o Governador Miguel Arraes fez uma carta das suas prioridades em que justamente defende a Transnordestina, mas que coloca como prioridade do Nordeste a Ferrovia Norte — Sul. S. Ex.^a colocou no mapa como uma das prioridades.

S. Ex.^a pediu a interligação do sistema com o São Francisco e a Ferrovia Norte — Sul também.

E tenho aqui também um telegrama do Superintendente da SUDENE dizendo, que na reunião do Conselho Deliberativo da SUDENE foi aprovada uma moção de apoio integral do Nordeste à construção da ferrovia. E essa ligação que lhe falei, do sistema ferroviário do Nordeste que permite uma integração econômica do Nordeste com o Centro-Oeste, que é desejável para o Nordeste, inclusive porque tem um parque industrial melhor e tudo mais, só pode ser feita através da ferrovia.

Então, Ex.^m Senador, acredito que tenha respondido às questões que V. Ex.^a colocou.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu queria apenas reiterar o pedido para que essa documentação me fosse entregue, solicitada ao Presidente, que é da maior importância.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eu queria, antes de terminar a sessão...

O SR. EDISON LOBÃO — Sr. Presidente, eu pediria a V. Ex.^a a palavra para uma rápida explicação.

Sr. Presidente, eu não desejaria que passasse aqui, sem a devida retificação o que acaba de dizer o Senador Mansueto de Lavor, a respeito da VALEC, que ela se encontra sub judice. A VALEC não se encontra sub judice. O que ocorreu é que a Polícia Federal concluiu as averiguações que estava fazendo no inquérito e um Subprocurador da República recomendou que esse inquérito pros siga, o que não significa que a VALEC esteja sub judice, ela não está debaixo de justiça, não se encontra. Além disso, ainda que estivesse, o Presidente da República não estaria com a sua faculdade constitucional de baixar decretos.

Caso julgado é uma outra coisa, se estivesse havido o julgamento, uma decisão judicial, está bem, mas ela não está sub judice e ainda que estivesse, o Presidente não estaria impedido de fazer o que fez.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, já uma vez que fui citado nominalmente, pediria a V. Ex.^a só complementar. Eu falei sub judice é claro não no sentido rígido, no sentido lato. Quer dizer, o processo vai continuar, então pode chegar a juízo, não está ainda, está na fase policial. Então, é claro que se diz isso claramente em sentido lato que é sub judice.

Segundo ponto, lógico também que o Presidente não estaria juridicamente obrigado a isso por este fato a não assinar esse decreto, agora, no meu entender, é o meu, pessoal, eticamente estaria e, principalmente, politicamente, estaria.

Foi isso que eu quis dizer e quero esclarecer. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Srs. Senadores, Sr. Ministro, Sr. Relator, estou certo de que esta Comissão prestou um grande serviço ao nosso País, porque aqui foram debatidos intensamente assuntos de maior interesse nacional, como seja, a ocupação de zonas despovoadas do nosso País. E esta Comissão, apesar das dificuldades, de um início totalmente emocional, seguiu com firmeza, segurança e com a colaboração de todos os Srs. Senadores e hoje podemos encerrar esses nossos depoimentos, essas novas informações. Recebi e requeri todas as documentações possíveis para o esclarecimento, que estão na Secretaria da nossa Comissão e vão estar à disposição do nosso Relator e quero, nesta oportunidade, marcar o dia 23 de setembro próximo para a apresentação do relatório desta Comissão. E quero agradecer a Presidência, e designo a data que é no dia 23 de setembro porque o nosso prazo está para terminar e nós vamos cumprir aquilo que disseram que não cumpriríamos. Muitos disseram que esta Comissão não chegaria ao seu fim, mas ela vai chegar. E o dia 23 de setembro é o dia em que precisamos ter o relatório que, certamente, o nobre Constituinte Mansueto de Lavor, com a sua inteligência, capacidade e acuidade mental irá elaborar. Quer dizer o prazo já está determinado e eu quero agradecer a presença do Sr. Ministro e designar os Senhores Alexandre Costa e Afonso Camargo para conduzir o nosso Ministro até a saída.

O SR. DIRCEU CARNEIRO — Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra ao nobre Senador.

O SR. DIRCEU CARNEIRO — Mas era importante até que o Ministro ouvisse a questão, era interessante que S. Ex.^a a ouvisse, já que considere irrelevante a questão de cumprir um determinado objetivo de tempo já que esta Comissão, creio, cumpriu em boa parte o seu papel quando esclareceu muitas questões, quando inclusive, creio, que pelos debates, arrancou certa orientação mais correta e adequada para o desenvolvimento da obra proposta e, portanto, acho que ouvi mais uma pessoal que diz ter informações muito importantes que contradizem a tendência geral aqui exposta pelas autoridades ligadas ao Governo, seria oportuno ouvi-la também.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eminente Senador, a Dra. Isa Rondon foi convocada para vir aqui depor e por determinadas circunstâncias, não pôde vir e a Comissão resolveu hoje encerrar os depoimentos finais que foram os do Ministro do Planejamento e do Ministro dos Transportes.

Nada mais havendo a tratar está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 19 horas.)