



DIÁRIO

República Federativa do Brasil DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLVI — Nº 173

QUINTA-FEIRA, 28 DE NOVEMBRO DE 1991

BRASÍLIA — DF

CONGRESSO NACIONAL

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Mauro Benevides, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, item 28 do Regimento Interno, promulgo a seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 216, DE 1991

Aprova o texto do Acordo Básico sobre Privilégios e Imunidades e Relações Institucionais entre o governo da República Federativa do Brasil e o Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura, celebrado em Brasília, a 17 de julho de 1984.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo Básico sobre Privilégios e Imunidades e Relações Institucionais entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura, celebrado em Brasília, a 17 de julho de 1984.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.
Senado Federal, 27 de novembro de 1991. — Senador Mauro Benevides, Presidente.

ACORDO BÁSICO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O INSTITUTO INTERAMERICANO DE COOPERAÇÃO PARA A AGRICULTURA SOBRE PRIVILÉGIOS E IMUNIDADES E RELAÇÕES INSTITUCIONAIS

O Governo da República Federativa do Brasil, doravante referido como “Governo”, de uma parte,

e
O Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura, referido doravante como “Instituto”, representado pelo seu Diretor-Geral, Dr. Francisco Morillo Andrade, de outra parte.

Considerando que, em 6 de março de 1979, foi aberta à assinatura dos Estados Americanos a Convenção pela qual o Instituto Interamericano de Ciências Agrícolas passou a denominar-se Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura e foram ampliados os seus propósitos e reformulada a sua estrutura básica;

Considerando que a Convenção sobre o Instituto foi aprovada pelo Decreto Legislativo nº 60, de 28 de junho de 1980, e promulgada pelo Decreto nº 86.365, de 15 de setembro de 1981, tendo o Brasil depositado, de acordo com o art. 33 da Convenção, seu instrumento de ratificação na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos;

Considerando que o artigo 26 da Convenção dispõe que “o Instituto gozará, no território de cada um dos Estados-Membros, da capacidade jurídica e dos privilégios e imunidades necessárias para o exercício das suas funções e para a realização dos seus propósitos”;

Considerando que o artigo 27 da Convenção estabelece que os representantes dos Estados-Membros nas reuniões da Junta Interamericana de Agricultura e do Comitê Executivo e o Diretor-Geral gozarão dos privilégios e imunidades correspondentes a seus cargos e necessários para desempenhar com independência suas funções;

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

Diretor-Geral do Senado Federal

AGACIEL DA SILVA MAIA

Diretor Executivo

CARLOS HOMERO VIEIRA NINA

Diretor Administrativo

LUIZ CARLOS DE BASTOS

Diretor Industrial

FLORIAN AUGUSTO COUTINHO MADRUGA

Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Semestral Cr\$ 3.519,65

Tiragem 2.200 exemplares.

Considerando que, conforme o artigo 28 da Convenção, "a condição jurídica do Instituto e os privilégios e imunidades que devem ser concedidos a ele e ao seu pessoal serão determinados em acordo multilateral que celebrem os Estados-Membros da Organização dos Estados Americanos ou, quando se considerar necessário, nos acordos que o Instituto celebre bilateralmente com os Estados-Membros";

Considerando que o artigo 29 da Convenção dispõe que, "para realizar os seus fins, e em conformidade com a legislação vigente nos Estados Membros, o Instituto poderá celebrar e executar contratos, acordos ou convênios, possuir recursos financeiros, bens imóveis e móveis; e adquirir, vender, arrendar, melhorar ou administrar qualquer bem ou propriedade";

Considerando que, segundo o artigo 25 da Convenção, o Instituto, *ad referendum* do Comitê Executivo e por intermédio do Diretor-Geral, poderá aceitar contribuições especiais, heranças, legados ou doações, contanto que os mesmos sejam compatíveis com a natureza, os propósitos e as normas do Instituto, e convenientes a seus interesses;

Considerando que, de acordo com o artigo 30 da Convenção, o Instituto seguirá mantendo o seu Escritório no Brasil, através do qual serão sustentadas as suas relações institucionais e serão coordenados e executados os programas de cooperação técnica para, em consonância com os seus propósitos, atender aos interesses prioritários do Brasil relacionados com o desenvolvimento agrícola e o bem-estar rural;

Considerando que, para atualizar a situação jurídica do Instituto no País e dispor sobre os privilégios e imunidades que a este serão outorgados, se faz mister reformular o "Acordo Básico entre o Governo do Brasil e o Instituto Interamericano de Ciências Agrônomicas sobre Privilégios e Imunidades do Instituto", que foi aprovado pelo Decreto Legislativo nº 58, de 1970, e promulgado pelo Decreto nº 67.541, de 12 de novembro de 1970;

Considerando que o Diretor-Geral do Instituto foi devidamente autorizado pela Junta Interamericana de Agricultura, mediante Resolução IICA/JIA/Res. 24 (II-E/82), para negociar e subscrever Acordos Básicos sobre Privilégios e Imunidades com os Estados-Membros, à luz da nova Convenção.

Convieram no presente Acordo Básico entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura sobre Privilégios e Imuni-

dades e Relações Institucionais, consubstanciados nas cláusulas seguintes:

SEÇÃO I**Da Capacidade Jurídica do Instituto****ARTIGO 1**

O Instituto possui personalidade jurídica para:

- a) celebrar e executar contratos, acordos ou convênios;
- b) possuir recursos financeiros, bens imóveis, móveis ou móveis;
- c) adquirir, vender, arrendar, melhorar ou administrar qualquer bem ou propriedade;
- d) instaurar processo judiciais;
- e) aceitar contribuições especiais, heranças, legados ou doações, contanto que os mesmos sejam compatíveis com a natureza, os propósitos e as normas do Instituto, e convenientes aos seus interesses.

SEÇÃO II**Dos Privilégios e Imunidades do Instituto****ARTIGO 2**

O Instituto, bem como seus bens e haveres, em qualquer parte e em poder de qualquer pessoa, gozarão de imunidade contra todo processo judicial, salvo nos casos particulares em que renuncie expressamente a essa imunidade. Subentende-se, entretanto, que essa renúncia de imunidade não terá o efeito de sujeitar os citados bens e haveres a nenhuma medida de execução.

ARTIGO 3

Os locais do Instituto são invioláveis. Seus bens e haveres, em qualquer parte e em poder de qualquer pessoa, gozarão de imunidade contra busca, requisição, confisco, expropriação e contra qualquer outra forma de coação ou intervenção, seja de caráter executivo, administrativo, judicial ou legislativo.

ARTIGO 4

Os arquivos do Instituto e todos os documentos a ele pertencentes ou que se achem em seu poder serão invioláveis, onde quer que se encontrem.

ARTIGO 5

O Instituto, assim como seus haveres, rendas e outros bens, estarão:

- a) isentos de toda contribuição direta, subentendendo-se, todavia, que não será reclamada isenção no que se refere

a contribuições que de fato constituem remuneração por serviços públicos;

b) isentos de direitos aduaneiros, proibições ou restrições em relação aos artigos que se importem ou exportem para uso oficial. Os artigos que se importem livres de direitos não serão vendidos no País, senão em conformidade com as condições que o Governo estabeleça;

c) isentos de direitos aduaneiros, proibições e restrições para a importação e exportação das suas publicações.

ARTIGO 6

Sem ser atingido por determinações fiscais, regulamentos ou moratórias de espécie alguma:

a) o Instituto poderá ter em seu poder fundos, ouro ou qualquer espécie de divisas e movimentar suas contas em qualquer moeda;

b) o Instituto terá liberdade de transferir os seus fundos, ouro ou divisa, de um país para outro, ou dentro do próprio país, bem como a de converter em qualquer outra moeda as divisas em seu poder.

No exercício desses direitos, o Instituto dará a devida atenção às observações que porventura faça o Governo, na medida em que possam ser levadas em conta sem prejudicar seus próprios interesses.

ARTIGO 7

O Instituto gozará no Brasil de um tratamento similar ao concedido a qualquer Governo, compreendida a sua missão diplomática, no tocante às prioridades, tarifas, sobretarifas e taxas de correio, cabogramas, telegramas, telex, radiogramas, telefotos, comunicações telefônicas e outros meios de comunicações, assim como sobre as tarifas de imprensa para as informações à imprensa e ao rádio. A correspondência oficial e outras comunicações oficiais do Instituto não serão censuradas.

ARTIGO 8

O Instituto terá o direito de empregar códigos, assim como de expedir e de receber sua correspondência por correios ou malas, que gozarão dos mesmos privilégios e imunidades que os correios e malas diplomáticas.

SEÇÃO III

Dos Privilégios e Imunidades dos Representantes dos Estados-Membros

ARTIGO 9

Os representantes dos Estados-Membros participantes das reuniões da Junta Interamericana de Agricultura e do Comitê Executivo, realizadas no Brasil, assim como o pessoal que integre as respectivas delegações, durante o período de exercício de suas funções e no curso de suas viagens de ida ao local da reunião e regresso, gozarão dos privilégios e imunidades seguintes:

a) imunidade de arresto pessoal ou de retenção e embargo de suas bagagens pessoais, e de imunidade contra qualquer processo judicial com relação aos atos por eles praticados ou expressões emitidas, sejam orais ou escritas, no desempenho de suas funções;

b) inviolabilidade de todos os seus papéis e documentos;

c) direito de fazer uso de códigos e de receber documentos e correspondência por mensageiros ou malas postais seladas;

d) isenção pessoal e para seus cônjuges, no que diz respeito a todas as restrições de imigração, a toda formalidade de registro de estrangeiros e todos os serviços de caráter nacional;

e) direito às mesmas franquias concedidas aos representantes de governos estrangeiros em missão oficial temporária no tocante às regulamentações monetárias ou de câmbio;

f) direito às mesmas imunidades e franquias concedidas aos enviados diplomáticos, com relação às suas bagagens pessoais; e

g) direito a tais outros privilégios, imunidades e facilidades compatíveis com o disposto nos parágrafos anteriores, dos quais gozam os enviados diplomáticos, com exceção do direito de reclamar isenção de direitos aduaneiros sobre objetos importados que não sejam parte de sua bagagem pessoal ou de impostos de venda e taxas de consumo.

ARTIGO 10

O disposto no artigo anterior não é aplicável no caso de representante ou pessoal de nacionalidade brasileira.

SEÇÃO IV

Dos Privilégios e Imunidades do Pessoal

ARTIGO 11

O Diretor-Geral do Instituto, quando em missão oficial no Brasil, desfrutará dos privilégios, imunidades, isenções e franquias outorgadas aos chefes de missões diplomáticas.

ARTIGO 12

O Subdiretor-Geral, os Subdiretores-Gerais Adjuntos e o Diretor de Área, quando em missões oficiais no Brasil, receberão o mesmo tratamento e desfrutarão dos mesmos privilégios e imunidades que os agentes diplomáticos.

ARTIGO 13

Os funcionários do quadro do Pessoal Internacional do Instituto, no cumprimento de missões oficiais, gozarão de inviolabilidade de suas bagagens, papéis e documentos, e estarão isentos de toda contribuição e impostos sobre salários ou vencimentos pagos pelo Instituto.

ARTIGO 14

Os funcionários do quadro do Pessoal do Instituto gozarão de imunidade contra todo processo judicial relativo a palavras escritas ou faladas e a todos os atos por eles praticados em caráter oficial.

ARTIGO 15

Os funcionários do quadro do Pessoal Internacional do Instituto, de nacionalidade não brasileira, e não Residentes Permanentes no Brasil, quando estejam no País, terão as seguintes prerrogativas:

a) gozarão de imunidade, tanto eles como seus cônjuges e outros membros das suas famílias, que vivam às suas expensas, quanto às restrições de imigração e de registro de estrangeiros;

b) ser-lhes-ão concedidas, no tocante ao movimento internacional de fundos, franquias idênticas às de que desfrutaram os funcionários de categoria equivalente pertencentes às missões diplomáticas acreditadas junto ao Governo;

c) gozarão, assim como seus cônjuges e demais membros da família, que vivam às suas expensas, das mesmas facilidades de repatriação que os enviados diplomáticos, em ocasiões de crise internacional;

d) poderão importar, livres de direitos, seus móveis, utensílios e objetos pessoais, após haverem tomado posse de seus cargos no Brasil;

e) estarão isentos de todo serviço de caráter nacional.

ARTIGO 16

O Diretor-Geral do Instituto ou seu representante autorizado comunicará ao Governo os nomes dos funcionários e pessoas para fins de concessão dos privilégios e imunidades mencionados nos artigos anteriores.

ARTIGO 17

O pessoal do Instituto que trabalha permanentemente no Brasil, e que não faz parte do Pessoal Profissional Internacional, estará regido conforme a legislação trabalhista e de previdência social brasileira.

SEÇÃO V

Da Natureza dos Privilégios e Imunidades

ARTIGO 18

Os privilégios e imunidades são concedidos aos representantes dos Estados-Membros para salvaguardar o livre exercício de suas funções relativas ao Instituto. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão renunciar a tais privilégios e imunidades em todos os casos em que, a seu juízo, os mesmos acarretem embaraço ao livre curso da justiça e quando a citada renúncia não venha a prejudicar os fins para os quais a imunidade foi outorgada.

ARTIGO 19

Os privilégios e imunidades são concedidos aos funcionários do quadro do Pessoal Profissional Internacional, exclusivamente no interesse do Instituto. Desta forma, o Diretor-Geral poderá renunciar aos privilégios e imunidades concedidos a um funcionário, sempre que, a seu critério, o seu exercício venha a impedir o curso da justiça e quando a citada renúncia possa fazer-se sem que se prejudiquem os interesses do Instituto. No caso do Diretor-Geral, caberá à Junta Interamericana de Agricultura do Instituto proceder à renúncia de imunidade.

ARTIGO 20

O Instituto, quando solicitado, colaborará com as autoridades competentes no sentido de facilitar a administração adequada da justiça, velar pela observância dos regulamentos de polícia e evitar todo abuso a que pudessem dar lugar os privilégios e imunidades de que trata o presente Acordo. AR-

TIGO 21

O Instituto tomará as medidas que sejam necessárias para a solução adequada das controvérsias:

- a) que se originem em contratos ou outros ajustes de direito privado em que o Instituto seja parte;
- b) em que seja parte um funcionário ou membro do quadro de pessoal do Instituto, com referência às quais goze de imunidades, no caso do Diretor-Geral não haver renunciado a tais imunidades de acordo com o artigo 19.

SEÇÃO VI

Do Documento Oficial de Viagem

ARTIGO 22

O Documento Oficial de Viagem emitido pela Organização dos Estados Americanos em nome do funcionário do

Instituto, reconhecido e aceito como válido para os efeitos de entrada e saída do País, nas viagens de caráter oficial.

ARTIGO 23

Os pedidos de visto em Documento Oficial de Viagem ou em passaporte de funcionários do Instituto, quando solicitados por este, para fins de missão oficial, serão examinados no mais breve prazo possível.

ARTIGO 24

O Governo concederá facilidades na obtenção de visto para funcionários do Instituto e pessoas que forem indicadas pelo mesmo para realizar ciclos de estudos e estágios, participar de conferências, seminários e atividades, bem como acompanhar o desenvolvimento de seus programas no Brasil.

SEÇÃO VII

Do Escritório do Instituto no Brasil

ARTIGO 25

O Instituto desenvolverá os seus programas, projetos e atividades através do Escritório no Brasil, sediado na cidade de Brasília, DF, bem como das unidades de operação estabelecidas no País, quando necessárias, junto a instituições nacionais, para fins de cooperação técnica.

ARTIGO 26

O Escritório será dirigido por um funcionário nomeado pelo Diretor-Geral como Diretor e Representante, que terá a representação legal do mesmo, por delegação do Diretor-Geral.

ARTIGO 27

O Escritório, atuando no âmbito do desenvolvimento agrícola e do bem-estar rural, terá as funções principais seguintes:

- a) representar a Direção Geral ante as autoridades brasileiras nos atos e assuntos relacionados com as funções do Escritório e naquelas em que seja autorizado pela mesma;
- b) promover, orientar e coordenar as atividades e operações do Instituto no Brasil;
- c) manter relações institucionais e de cooperação técnica com o objetivo de apoiar os esforços de desenvolvimento econômico, social, educacional e científico-tecnológico;
- d) proporcionar cooperação técnica para formulação e implementação de projetos e colaborar na identificação de fontes de financiamento;
- e) promover relações de cooperação e coordenação com outros organismos internacionais e agências de assistência bilateral que, visando a objetivos semelhantes, atuem no País.

ARTIGO 28

As ações de cooperação técnica desenvolver-se-ão à base dos programas aprovados pela Junta Interamericana de Agricultura ou dos Convênios de Operação correspondentes a projetos específicos acordados com órgãos competentes, nos quais definir-se-ão em cada caso os objetivos, a metodologia de trabalho, as contribuições e facilidades, bem como as obrigações que correspondem a cada uma das Partes Convenientes.

ARTIGO 29

O Governo e o Instituto determinarão as prioridades nacionais para selecionar as áreas de concentração das ações de cooperação técnica do Instituto no Brasil.

ARTIGO 30

As Partes Convenientes comprometem-se a estabelecer um mecanismo de enlace entre o Governo e a Direção Geral do Instituto, a fim de manter comunicação sobre a realização de projetos, programas e outras atividades de interesse mútuo.

ARTIGO 31

Os programas, projetos e atividades do Instituto no Brasil serão financiados com recursos provenientes da arrecadação das cotas anuais dos Estados-Membros fixados pela Junta, bem como recursos de outras fontes, oriundos de contratos, convênios, contribuições especiais e ainda rendas auferidas pelo Instituto.

ARTIGO 32

O Governo, através de órgãos da administração direta ou indireta, poderá prestar apoio para o efetivo funcionamento do Instituto no Brasil e a mais plena realização dos seus propósitos de cooperação técnica.

**SEÇÃO VIII
Das Disposições Finais**

ARTIGO 33

As dúvidas ou controvérsias referentes à interpretação ou à aplicação do presente Acordo Básico, que não possam ser dirimidas por entendimento entre as Partes Convenientes, serão submetidas à arbitragem por solicitação de qualquer das Partes. Caso persistam as dúvidas ou controvérsias, elas serão submetidas à Corte Internacional de Justiça.

ARTIGO 34

O presente Acordo Básico ficará sujeito à aprovação das autoridades competentes e entrará em vigor trinta dias após a notificação de que foram cumpridas as respectivas formalidades legais.

ARTIGO 35

Qualquer alteração do presente Acordo Básico deverá ser aprovada pelas Partes Convenientes, que se consultarão previamente.

ARTIGO 36

O presente Acordo Básico terá duração indefinida, mas poderá ser denunciado a qualquer momento, mediante notificação escrita por qualquer das Partes Convenientes, cessando seus efeitos após transcorridos seis meses a contar da data de recebimento da notificação de denúncia pela outra Parte Conveniente.

Em fé do que, os Representantes acima indicados firmam o presente Acordo Básico sobre Privilégios e Imunidades e Relações Institucionais do Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura.

Feito na cidade de Brasília, aos 17 dias do mês de julho de 1984, em dois exemplares originais, no idioma português.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil: **Ramiro Saraiva Guerreiro**. — Pelo Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura: **Francisco Morillo Andrade**.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Mauro Benevides, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, item 28 do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 217, DE 1991

Aprova o texto do Acordo Geral de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Democrática de São Tomé e Príncipe, concluído em Brasília, a 26 de junho de 1984.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo Geral de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Democrática de São Tomé e Príncipe, concluído em Brasília, a 26 de junho de 1984.

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

Senado Federal, 27 de novembro de 1991. — Senador **Mauro Benevides**, Presidente.

**ACORDO GERAL DE COOPERAÇÃO ENTRE O
GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA
DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA
DEMOCRÁTICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE**

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República Democrática de São Tomé e Príncipe, a seguir designadas Partes Contratantes,

Considerando o interesse em reforçar os laços de amizade, solidariedade e cooperação entre os seus respectivos povos,

Reafirmando a sua firme adesão aos objetivos e princípios da Carta das Nações Unidas,

Desejando promover, desenvolver e reforçar a cooperação entre os dois povos e países, com base nos princípios internacionalmente reconhecidos de igualdade, benefício recíproco, respeito mútuo pela soberania e integridade territorial, não-ingerência nos assuntos internos, e de autodeterminação dos povos na livre escolha de seu sistema político-social e de seu processo de desenvolvimento,

Acordam o seguinte:

ARTIGO I

1. As Partes Contratantes estabelecerão entre si, numa base de igualdade, relações de cooperação econômica, científica, técnica e cultural.

2. As formas e condições de cooperação previstas no número anterior serão objeto de acordos ou programas especiais que concretizarão o presente Acordo.

ARTIGO II

As Partes Contratantes convêm em que a cooperação se concretize nos campos econômico, científico, técnico, tecnológico, cultural, de formação de pessoal, e em outros que eventualmente venham a ser acordados.

ARTIGO III

As Partes Contratantes concordam em estabelecer uma Comissão Mista para a Cooperação Econômica, Técnica, Científica e Cultural composta por delegações das duas Partes, dirigidas por membros a serem designados por cada uma das Partes Contratantes.

ARTIGO IV

1. À Comissão Mista compete, em especial:

- acompanhar e dinamizar a execução do presente Acordo e de outros acordos concluídos ou a serem concluídos entre os dois países, analisar e propor medidas para ultrapassar as dificuldades resultantes da sua aplicação;

- submeter propostas aos Governos dos dois países referentes ao desenvolvimento das relações econômicas, comerciais, científicas, técnicas e culturais entre os dois países.

2. A Comissão Mista, a reunir-se, em princípio, de três em três anos, adotará, na sua primeira sessão, o seu Regulamento Interno.

ARTIGO V

Quaisquer divergência de interpretação que possam surgir na aplicação do presente Acordo ou dos acordos que venham a ser concluídos em seu desenvolvimento, serão resolvidos por mútuo consentimento, dentro do espírito de amizade e cooperação, no âmbito da Comissão Mista, sem prejuízo de outras disposições especiais a serem incluídas nos respectivos acordos.

ARTIGO VI

As modificações ao presente Acordo Geral podem ser efetuadas por mútuo consentimento. Entrarão em vigor na forma da legislação interna de cada Parte. A intenção para tal modificação deverá ser comunicada, por escrito, à outra Parte Contratante, com pré-aviso de seis meses.

ARTIGO VII

1. O presente Acordo será submetido à ratificação, de conformidade com os procedimentos constitucionais de cada uma das Partes Contratantes.

2. Entrará em vigor a partir da data de troca dos instrumentos de ratificação, a ter lugar em São Tomé, capital da República Democrática de São Tomé e Príncipe.

3. Poderá ser denunciado por qualquer das Partes Contratantes, mediante notificação com a antecedência de seis meses.

Feito em Brasília, aos 26 dias do mês de junho de 1984, em dois originais, na língua portuguesa, igualmente autênticos.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil: **Ramiro Saraiva Guerreiro** — Pelo Governo da República Democrática de São Tomé e Príncipe: **Maria de Amorim**.

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 213ª SESSÃO, EM 27 DE NOVEMBRO DE 1991

1.1 — ABERTURA

1.1.1 — Fala da Presidência

— Finalidade da sessão destinada ao comparecimento do Senhor Ministro de Estado da Infra-Estrutura, Dr. João Cerdeira de Santana, a fim de prestar esclarecimentos sobre a Rodovia Transamazônica (BR-230), sobre Sistema Viário Federal da Região Amazônica e sobre programas para implantação de projetos de geração de energia hidrelétrica na Amazônia.

1.1.2 — Exposição do Ministro de Estado da Infra-Estrutura, Dr. João Cerdeira de Santana

1.1.3 — Fase de Interpelações

Senadores Coutinho Jorge, Esperidião Amin, Eduardo Suplicy, Garibaldi Alves Filho, Amir Lando, Carlos Patrocínio, Pedro Simon, Amazonino Mendes, Aureo Me-

llo, Marluce Pinto, Chagas Rodrigues, César Dias e Marcio Lacerda.

1.1.4 — Comunicações da Presidência

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

— Cancelamento da sessão extraordinária do Senado, convocada anteriormente para as 18 horas e 30 minutos, de hoje.

1.1.5 — Designação da Ordem do Dia da próxima sessão

1.2 — ENCERRAMENTO

2 — ATA DE COMISSÃO

3 — MESA DIRETORA

4 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

5 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

Ata da 213ª Sessão, em 27 de novembro de 1991

1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 49ª Legislatura

Presidência dos Srs. Mauro Benevides, Alexandre Costa, Carlos De'Carli e Beni Veras

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

Afonso Camargo – Alexandre Costa – Alfredo Campos – Amazonino Mendes – Amir Lando – Antônio Mariz – Beni Veras – Carlos De'Carli – Carlos Patrocínio – Chagas Rodrigues – Cid Sabóia de Carvalho – Coutinho Jorge – Dário Pereira – Dirceu Carneiro – Divaldo Suruagy – Eduardo Suplicy – Elcio Álvares – Esperidião Amin – Epitácio Cafeteira – Francisco Rollemberg – Garibaldi Alves Filho – Gerson Camata – Henrique Almeida – Humberto Lucena – Hydekell Freitas – João Calmon – João França – João Rocha – Jonas Pinheiro – Josaphat Marinho – José Eduardo – José Fogaça – José Paulo Bisol – José Richa – José Sarney – Jutahy Magalhães – Lavoisier Maia – Levy Dias – Lourenberg Nunes Rocha – Lucídio Portella – Magno Bacelar – Mansueto de Lavor – Márcio Lacerda – Marco Maciel – Mário Covas – Marluce Pinto – Maurício Corrêa – Mauro Benevides – Meira Filho – Nabor Júnior – Nelson Carneiro – Nelson Wedekin – Ney Maranhão – Onofre Quinan – Oziel Carneiro – Rachid Saldanha Derzi – Raimundo Lira – Ronaldo Aragão – Ronan Tito – Ruy Bacelar – Valmir Campelo – Wilson Martins.

O SR. PRESIDENTE(Mauro Benevides) — A lista de presença acusa o comparecimento de 62 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Nos termos do Requerimento nº 641, de 1991, comparece a esta Casa o Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado da Infra-Estrutura, Doutor João Eduardo Cerdeira de Santana.

Para introduzir S. Exª em plenário, a Presidência designa Comissão formada pelos Srs. Senadores Henrique Almeida, Marco Maciel e Coutinho Jorge.

A Presidência pede aos Srs. Senadores que se encontram em seus gabinetes que se desloquem, imediatamente, para o plenário, porque vai-se iniciar a exposição do Sr. Ministro João Cerdeira de Santana, que já se encontra no Gabinete da Presidência.

Convoco, pois, todos os Srs. Senadores para que, tomando assento nas respectivas bancadas, participem da sessão da tarde de hoje, durante a qual se ouvirá a exposição do Sr. Ministro da Infra-Estrutura, Dr. João Eduardo Cerdeira de Santana e, a seguir, as interpelações, de conformidade com a lista de inscrições, que desde ontem se acha à disposição dos Srs. Senadores.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — A Presidência lembra aos Srs. Senadores que, tão logo se encerre esta sessão, deverá se realizar sessão extraordinária, quando serão apreciadas importantes matérias.

Os Srs. Senadores serão notificados pelo Serviço de Som da Casa para que, no momento determinado pela Mesa, venham ao plenário.

A Presidência lembra ainda que, às 19 horas de hoje, será realizada sessão do Congresso Nacional. A Mesa espera e confia que, com o número exigido pelo Regimento Comum, lá estejam Senadores e Deputados para que se consiga cumprir a extensa pauta de vetos presidenciais e, a partir daí, se inicie o exame de outras matérias constantes da pauta do Congresso Nacional.

(Acompanhado da comissão designada pelo Sr. Presidente, tem ingresso no recinto o Sr. Ministro, que ocupa a cadeira a S. Exª reservada.)

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — A Presidência esclarece aos Srs. Senadores que o Ministro da Infra-Estrutura disporá, na parte inicial desta sessão, de um espaço de tempo de trinta minutos para a exposição que entender fazer a esta Casa, para o pleno conhecimento dos Srs. Senadores, e que as interpelações a S. Exª obedecerão a uma ordem de inscrição. Cada um dos interpellantes disporá de cinco minutos. O Ministro João Santana disporá de igual tempo. Se for o caso, registrar-se-á a réplica, em dois minutos, e a tréplica, também em dois minutos. É o que dispõe a Lei Interna desta Casa.

A Presidência convida S. Exª o Sr. Ministro João Santana a ocupar uma das tribunas da Casa para a exposição inicial e, a seguir, as interpelações, de conformidade com a lista de inscrições que se acha sobre a mesa.

Tem, portanto, a palavra o Sr. Ministro João Eduardo Cerdeira de Santana.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro de Infra-Estrutura) — Exmº Sr. Senador Mauro Benevides, digno Presidente do Senado Federal; Exmºs Srs. Senadores Alexandre Costa e Dirceu Carneiro, membros componentes da Mesa; Exmº Sr. Senador Marco Maciel, Líder do PFL; Exmº Sr. Senador Coutinho Jorge, autor da convocação deste Ministro ao Senado; Srª e Srs. Senadores, Srs. Deputados; minhas senhoras e meus senhores é com grande satisfação que estamos presentes nesta Casa, hoje, atendendo à convocação do Senado Federal, para que possamos compartilhar com V. Exª, Senadores da República, algumas das nossas visões e um pouco do nosso trabalho frente ao Ministério da Infra-Estrutura no Governo do Presidente Fernando Collor.

Embora o tema da convocação se restrinja aos aspectos da Amazônia, notadamente à questão dos transportes e da energia, para que fique mais clara a nossa linha de raciocínio, gostaríamos de iniciar fazendo algumas ponderações sobre a atuação do Governo Collor em relação à infra-estrutura nacional, para que — aí, sim — possamos entender a natureza das ações e dos projetos que estamos desenvolvendo e pretendemos desenvolver especificamente para a região amazônica do País.

Em primeiro lugar, não seria cansativo lembrar que a opção do Presidente Fernando Collor de montar o Ministério da Infra-Estrutura e reunir numa única organização administrativa, numa única instituição, as funções anteriormente levadas a cabo por quase quatro ministérios diferentes — os antigos Ministérios das Minas e Energia, Comunicações, Transportes e parte do Ministério da Indústria e do Comércio, notadamente a parte siderúrgica —, baseou-se, sem dúvida, em dois aspectos principais: primeiro, o Estado brasileiro vivia — e ainda vive — uma crise financeira sem precedentes e necessitava potencializar ao máximo os recursos auferidos com receitas próprias, a partir de recursos tributários, ou através de empréstimos, para fazer frente à demanda reprimida, particularmente nessa área de infra-estrutura. Se tivéssemos essa máquina dividida por mais de uma estrutura administrativa, provavelmente teríamos algumas dificuldades e deficiências para organizar essas funções do Estado, para que as várias ações de infra-estrutura fossem feitas de maneira comparilhada, articulada e com maior eficácia.

O segundo aspecto, porque acreditamos que grande parte das funções executivas que o Estado possuía, notadamente na área da siderurgia e da petroquímica das empresas responsáveis pela ação da infra-estrutura, pouco a pouco deixariam de ser de responsabilidade direta do Estado, haja vista que o Presidente Fernando Collor de Mello, desde o começo do seu Governo, apresentou um projeto de privatização que apontava como de fundamental importância que essas empresas integrassem aquele projeto e fossem repassadas à iniciativa privada.

Seria muito mais positivo e melhor para o Governo que essa ação fosse organizada rapidamente, no sentido do saneamento e capacitação dessas empresas, com realismo, para que a iniciativa privada pudesse comprá-las, através de leilões públicos, como os que acabaram se realizando, da Usiminas, Celma, Cosimar, e outros que estão previstos para o final deste ano e para o ano que vem.

No sentido de trabalhar a infra-estrutura brasileira, haja vista, inclusive, o grande déficit que herdamos, tanto nos setores de transportes, energia e telecomunicações quanto de minas e metalurgia, optamos, num primeiro passo, por uma ação de saneamento e de reorganização da estrutura dessas empresas.

Destacamos alguns fatos importantes: o primeiro deles, um dos mais carentes na nossa área, que terá uma relação intrínseca com a região amazônica, o setor de energia.

Quando o Presidente Fernando Collor tomou posse e passamos a ser o Ministro da Infra-Estrutura, o atual Governo herdou o setor de energia com débitos que rondavam a casa dos 800 milhões de dólares e cerca de 20 projetos de energia, entre hidrelétricas e termelétricas.

Pelo menos, 50% desses projetos estavam paralisados há um, dois ou três anos, por falta de recursos, por falta de capacitação do setor elétrico para a sua continuidade: pagar os atrasados e fazer frente aos compromissos futuros.

Coloque-se ainda, como um dos problemas fundamentais para o setor elétrico, o fato de que os maiores consumidores de energia, os Estados do eixo Centro-Sul, São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul, deixaram de pagar as suas contas de energia ao Sistema Eletrobrás — Furnas, a energia de Itaipu, ainda no segundo semestre de 1989, gerando uma quebra de fluxo financeiro e, portanto, agravando ainda mais o prosseguimento das obras necessárias ao setor elétrico, para

que tivéssemos oferta ao setor econômico privado, para que este, tendo demanda, tendo a necessidade de fazer novos investimentos, instalação de fábricas, ligação de máquinas ou mesmo a utilização da energia domiciliar, não fosse privado desse insumo básico para população e para a economia nacional.

Conseguimos, já no primeiro ano do Governo Collor, retomar as obras de Xingó, extremamente importante não só para o Nordeste mas para todo o sistema hidrelétrico nacional.

Para que V. Ex^{as} tenham idéia da magnitude e da importância dessa obra concluiremos Xingó até 1994, inclusive com a antecipação do cronograma para o mês de agosto de 1994, o que significa o Brasil construir um Chile ou três Uruguais, em termos de capacidade de energia hidrelétrica instalada.

Xingó faz parte da articulação do setor hidrelétrico nacional e, particularmente, é o último aproveitamento do rio São Francisco, daquela região do País, que necessita, com grande carência, de energia elétrica, de insumos para que possamos ter mais produção, mais instalação de empresas, fábricas, geração de riquezas novas e de empregos, atividade agrícola, enfim, seguramente, os Srs. Senhores conhecem a realidade daquela parte do Brasil, principalmente os que representam os nove Estados que diretamente serão beneficiados pela construção dessa hidrelétrica.

Afora a retomada de Xingó, hoje, com uma verdadeira engenharia financeira, conseguimos renegociar os débitos com o setor elétrico nacional, com o Sistema Eletrobrás, e aos poucos estamos conseguindo retomar algumas obras importantes.

Retomamos, no Sul do País, a termelétrica Jorge Lacerda IV, e há questão de 20 dias a hidrelétrica Samuel, na Região Amazônica, fundamental para que, particularmente, o Estado de Rondônia tenha capacidade elétrica e substitua, inclusive, as termelétricas, o gasto com o diesel, uma despesa extraordinária, por uma energia mais barata e racional. Estão nos nossos projetos retomar outras obras, tanto no Sul, como Jacuí e Itá, quanto no Centro-Oeste, como Serra da Mesa. Depois, ainda no ano que vem, retomaremos outras obras importantes no Norte e Nordeste, concluindo algumas outras, como Tucuruí, onde pretendemos colocar a última turbina até o final do ano que vem, e, se possível, retomando a capacidade de pagamento e de endividamento do setor elétrico. Até mesmo, pensamos em reiniciar ou concluir a obra de Tucuruí II, com as linhas de transmissão necessárias às atividades econômica, social e industrial da Região Norte.

Em relação a outros segmentos importantes, na área dos transportes, particularmente no modal rodoviário, encontramos uma situação extremamente difícil e drástica, que, basicamente, demonstrava a enorme carência de manutenção e de conservação da malha rodoviária federal, que, na nossa avaliação, se deveu fundamentalmente ao fato de que a Constituição de 1988, com a extinção do Fundo Rodoviário Nacional, determinou a descentralização da arrecadação de tributos, que anteriormente era feita pelo Governo Federal, para Estados e Municípios, não prevendo uma fonte de recursos originais para que a União pudesse dar conta, pelo menos, da conservação e manutenção da malha rodoviária federal; não diria nem mesmo para o prosseguimento das obras de construção de outras rodovias ou da duplicação, tão importante, mas que, pelo menos, garantisse a conservação e manutenção desses vários quilômetros de estradas rodoviárias federais. A pa-

ralização da conservação, diga-se, já vinha ocorrendo desde o ano de 1989, com a ausência desses tributos.

Logo no começo do Governo do Presidente Fernando Collor de Mello, colocamos a proposta de uma nova fonte de recursos para as rodovias federais — a Taxa de Conservação Rodoviária — que quis o Congresso Nacional aprovar nas duas Casas por ampla maioria de votos. No entanto, essa taxa foi questionada, constitucionalmente, junto ao Supremo Tribunal Federal, e a mais alta Corte do País decidiu pela sua inconstitucionalidade. Portanto, ficamos sem essa fonte de recursos.

Hoje, temos uma proposta de emenda à Constituição, do Presidente Fernando Collor, criando a Taxa de Conservação Rodoviária, o que dará a garantia de que todas as obras, depois do gasto com a malha rodoviária nacional, possam ser feitas. Temporariamente, enquanto o Congresso Nacional não aprova essa taxa, aumentamos a alíquota do Imposto de Importação de Petróleo, aumento que tem sido praticado desde o segundo semestre deste ano, com isso contando com recurso novo, que tem possibilitado a construção e manutenção dos quilômetros mais emergenciais da malha rodoviária nacional.

Estamos dando grande ênfase à área de fronteira agrícola, por que esperamos uma safra razoável, tendo em vista o pacote agrícola com que o Presidente Fernando Collor contemplou o setor de agricultura, e precisaremos ter estradas minimamente conservadas e em condições de tráfego, para que essa safra, que sabemos será muito melhor do que a do ano passado e que dará muitas alegrias ao povo brasileiro, possamos escoá-la sem grandes problemas.

Na região amazônica, especificamente, o tema que nos traz aqui, queremos dizer que, graças a esses recursos, estamos realizando uma conservação emergencial na Transamazônica. Sabemos que não é um trabalho definitivo, mas em conjunto com o Governo do Estado do Pará, através do Governador Jader Barbalho e de vários Municípios, estamos promovendo ações emergenciais de manutenção preventiva, até porque não poderíamos fazer muito mais, porque sabe-se que com a proximidade das chuvas naquela região do País, fica-se completamente impossibilitado de realizar qualquer obra de maior porte.

No entanto, para o Orçamento do ano que vem, temos uma previsão bastante grande em termos de infra-estrutura rodoviária para a região Norte.

Assim tem sido a nossa busca de realização em todo o amplo espectro da infra-estrutura nacional.

Temos tido um trabalho intenso para a recuperação dos débitos do passado, de reorganização, particularmente das empresas, para fazer frente à demanda reprimida, na área de infra-estrutura, fora a área de energia, fora a área de transportes. Na área de transporte, gostaria, também, de enfatizar que a visão da região Norte está inserida, hoje, dentro de um plano maior de revisão, pois estamos terminando de elaborar novo Plano Viário Nacional, no qual reduzimos o peso do modal rodoviário, dando ênfase maior ao modal hidroviário. Gastaremos, na década de 90, pelo menos, sete vezes mais com o modal hidroviário do que na década de 80, além do modal ferroviário, que também é muito importante no Brasil e que tem ficado, ao longo dos últimos planos plurianuais, relegado a segundo plano.

Isso é importante para a região Norte, principalmente no que toca ao modal hidroviário, porque sabemos que aquela

região pode ser, em grande parte, muito bem servida se tiver portos e infra-estrutura para essa modalidade de transporte.

É claro que isso não implica abandono da construção, conservação e melhoria de toda a parte rodoviária, seja da que já está construída e necessita de manutenção, seja da que já está em construção ou daquela definida como malha rodoviária, estrategicamente de suma importância.

Para a região amazônica ou Norte, pensamos, basicamente, em alguns eixos fundamentais, em termos de transporte. Em primeiro lugar, a BR-317, entre a BR — 364 e a divisa Brasil—Peru; até o final do ano ligaremos Rio Branco a Porto Velho, e depois, dentro de um ano, chegaremos até a divisa do Pacífico, através de uma abertura, na região Norte do Brasil, como um todo, para o Pacífico, via Peru, país vizinho ao Brasil, que já tem boa parte de sua estrada em andamento. O segundo eixo principal que estamos trabalhando, em termos de rodovia para a região Norte, é a BR-174, que vai de Manaus até a divisa do Brasil com a Venezuela — Manaus, Boa Vista, até a BV-8, outra abertura que teremos para o norte do continente. A parte venezuelana já está bastante adiantada; a parte brasileira estamos colocando dotações no Orçamento do ano que vem. Esse é um compromisso do Presidente Fernando Collor com o Presidente Carlos Andrés Pérez, uma obra necessária e fundamental.

Outra obra importante na região Norte, dentro dos nossos planos, é a BR-156, da Cachoeira do Santo Antônio até a divisa com a Guiana Francesa, proporcionando a abertura para uma nova região.

Por fim, a BR-163, Sinop—Santarém, onde termina a rodovia Cuiabá—Santarém, sonho e necessidade de muitos anos, particularmente do Estado do Pará, Mato Grosso e Goiás.

Terminando, a BR-230, a Transamazônica, que pretendemos asfaltar numa primeira etapa, de Estreito, na divisa do Piauí com o Maranhão, até à Cidade de Itaituba. Essa ligação é muito importante porque permitirá a interligação da BR-163 — Cuiabá—Santarém, e da BR-364 com Manaus e todas essas saídas, que nós colocamos.

A montagem dessas vias rodoviárias pela região Norte, também, nos dará a possibilidade de ligação com o Pacífico e o Norte do Continente, através da interligação com os eixos rodoferroviários do Centro-Oeste e do Nordeste do País.

Teremos uma ligação bastante favorável e rápida entre o Pacífico e o Atlântico, e entre o Norte e o eixo Sul—Sudeste—Centro-Oeste do País.

Em termos gerais, em termos de veias principais do modal rodoviário para a região Norte, é o que está previsto no nosso Plano Viário Nacional, e o que pretendemos desenvolver, principalmente a partir do Orçamento de 1992 e seguintes.

Ainda em relação à geração de energia elétrica, gostaria de colocar, em termos específicos para a região, separando, talvez, por Estados, muito embora sejam obras que beneficiarão a região Norte e, em certo aspecto as regiões Nordeste e Centro-Oeste como um todo, no Pará, queremos concluir, seguramente, a Tucuruí I, que já está garantida, viabilizar o início e talvez até o término da Tucuruí II e uma linha de transmissão Belém/Paragominas, que já está em avançado processo de negociação com o Governador Jader Barbalho, do Pará.

Em relação ao Amapá, estamos em processo de licitação, e colocaremos a terceira máquina na Usina de Paredão, até 1995, também de importância fundamental — está prevista uma unidade térmica, e, se não estou enganado, a Eletronorte

estará abrindo essa licitação hoje ou amanhã, o que resolve, enquanto Paredão não fica pronta, a questão de consumo de energia elétrica no Estado do Amapá.

No Amazonas a nossa prioridade é Porteira, que deverá estar concluída até 1997.

Com relação ao Estado de Rondônia, já coloquei aqui a retomada das obras de Samuel, que deverá estar concluída até 1994; as linhas de transmissão para Samuel já estão em processo avançado de negociação, com financiamento do governo japonês, que está bastante susceptível, porque considera um investimento importante para a região e que dá substância a interesses que o capital japonês tem na região. Acreditamos até que avançando as negociações externas em curso, hoje, com os organismos internacionais, esse financiamento japonês não deverá apresentar problema.

No Acre, temos outra térmica em licitação, nos próximos dias, para amainar o problema do consumo de energia elétrica.

Em Roraima, instalamos uma térmica, que entrou em operação desde dezembro de 1990, que é a nova conquista do Estado em termos de energia.

E, ainda, pensando na Região Amazônica, ou na Amazônia Legal, Mato Grosso também é prioridade em termos de energia elétrica, através da Usina de Manso, cuja obra será retomada a partir do ano que vem, em 1992.

Evidentemente, são compromissos de obras que já estavam previstos, em andamento, cujo trabalho principal tem sido o de viabilizá-las, de dar efetivamente condições reais para que esses projetos se tornem realidade, porque são fundamentais em termos de geração de energia elétrica para o Norte do País.

Afora isso, dentro de um compromisso geral com o Brasil, dentro do modal da matriz energética nacional, a integração do gás natural, como um dos modais mais importantes para a geração de energia elétrica. O Norte do País será, seguramente, muito beneficiado com essa capacidade do gás natural. Até por esse motivo, temos avançado na licitação de termelétricas porque quando houver gás natural com abundância, a substituição do combustível será sem maiores problemas.

Trabalhamos com as reservas de gás natural de Urucu, no Amazonas, estando avançados os entendimentos para a compra de gás natural da Reserva de Comisea, no Peru. O governo peruano tem grande interesse em fornecer, vender ou exportar o gás natural ali produzido, para o Brasil, o que permitiria o abastecimento de toda Região Norte do País, inclusive, interligando com outras regiões, num futuro mais longínquo, com outros gasodutos, em termos de capacidade termelétrica instalada, sem precedente, um tipo de modalidade energética muito importante, ainda mais porque é recurso natural renovável, onde a questão da agressão ao meio ambiente, da poluição, além da economia de combustível é extremamente positiva e importante.

Por fim, gostaria — muito embora não tenha sido o tema específico da nossa convocação em termos de Região Nordeste — de colocar aos Srs. Senadores e a esta Casa, que não tem sido outro, também, o nosso trabalho em relação às áreas que são da responsabilidade do Ministério da Infra-Estrutura.

Estamos recuperando a área de telecomunicações, de telefonia, ao máximo, trabalhando nessa área em velocidade extremamente acelerada.

Gostaria de transmitir um dado a V. Ex^a: quando o Presidente Fernando Collor tomou posse, tínhamos um débito,

em termos de telefones, da ordem de 1 milhão e 700 mil terminais telefônicos pagos e não entregues em todo o Brasil.

Hoje, esse débito está reduzido a menos de 600 mil terminais telefônicos, praticamente equacionado em termos de compra e de construção desses terminais. No Estado de São Paulo, que é o mais afetado por essa crise, estamos instalando cerca de mil terminais telefônicos/dia, o que nos dá a certeza de que antes do final do próximo ano estaremos com todos esses planos entregues.

Na área de metalurgia estamos trabalhando com as siderúrgicas num processo amplo de saneamento das empresas e de preparo para a sua privatização.

Quando o Presidente Fernando Collor tomou posse, das cinco siderúrgicas administradas pelo Ministério da Infra-Estrutura, apenas uma dava lucro: a Usiminas. As outras quatro tinham prejuízos operacionais e financeiros. Posso adiantar que, hoje, afora a Usiminas, privatizada dando lucro, as outras Tubarão, Açominas, Cosipa e CSN — estão apresentando resultado operacional e financeiro positivo. Portanto, estão prontas para ser privatizadas, obedecendo à Lei de Privatização.

Iniciamos na área de mineração, esforço para disciplinar esse setor. Conseguimos resolver ou, pelos menos indicar, preliminarmente, uma solução positiva para dois problemas graves nessa área: Serra Pelada, no Pará, e, mais recentemente, Bom Futuro, em Rondônia. Esta última tem trazido para o Brasil problemas com o mercado internacional, com o aviltamento do preço do estanho, fazendo com que países, como a Malásia, por exemplo, fechem as suas minas. Isto se deve não só ao contrabando de estanho que lá está ocorrendo, como também, à forma como é extraído o minério naquele garimpo, ou seja, de maneira completamente incompatível com uma exploração racional dos recursos naturais.

Finalmente, conseguimos uma decisão judicial, já em última instância, o que fará com que, nos próximos dias, o DNPM possa retomar a sua atividade reguladora naquela área e dar uma satisfação não só em termos da forma de exploração desse serviço, como também, e principalmente, da solução para a problema da agressão ao meio ambiente naquela área.

Rapidamente, em linhas gerais, Sr. Presidente, Sr^s e Srs. Senadores, são essas as linhas pelas quais estamos pautando a nossa atuação no Ministério da Infra-Estrutura, sob a orientação do Presidente Fernando Collor, buscando sempre a racionalidade dessas empresas e a realização desses objetivos que são fundamentais para economia privada nacional, para o próprio Estado. Cremos que, com essa nova organização, com um tratamento mais correto por parte desses setores, inclusive com a prática de tarifas realistas e adequadas à remuneração do capital ali investido, podemos chegar a bom termo e realizar todos essa obra de infra-estrutura que o Brasil deseja, inclusive afastando uma série de fantasma na área de energia, de telefonia e de comunicações, que chegaram a rondar o Brasil e a economia privada, em termos de que teríamos crise nesses vários setores essenciais para a economia brasileira.

Sendo assim, agradecemos a oportunidade que esta Casa nos dá de fazer esta rápida explanação. Colocamo-nos à disposição de V. Ex^a, Sr. Presidente, das Sr^s e dos Srs. Senadores membros desta Casa, para, dentro dos preceitos regimentais, respondermos a quaisquer indagações de V. Ex^a relativamente à nossa pasta.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Instaura-se a partir de agora a fase de interpeleções ao Sr. Ministro da Infra-Estrutura, Dr. João Santana.

Concedo a palavra ao primeiro Senador inscrito, Coutinho Jorge, autor do requerimento de que resultou a convocação de S. Ex^a o Ministro da Infra-Estrutura.

O Senador Coutinho Jorge tem ciência de que disporá de cinco minutos iniciais para a interpeleção ao Sr. Ministro João Santana, e S. Ex^a o Titular da Infra-Estrutura terá igual prazo para responder à interpeleção do ilustre representante do Pará. Se for o caso, para a réplica, dois minutos serão atribuídos ao Senador Coutinho Jorge e igual tempo, para a tréplica, ao Ministro João Santana.

Com a palavra, portanto, o nobre Senador Coutinho Jorge.

O SR. COUTINHO JORGE (PMDB — PA) — Sr. Presidente, Exm^o Sr. Ministro de Estado João Santana, ilustres Sr^{es} e Srs. Senadores e Deputados é com grande satisfação que recebemos, no plenário do Senado Federal, S. Ex^a o Sr. Ministro João Santana, que atendeu ao convite deste Parlamentar no sentido de vir aqui trazer informações a respeito de sua pasta no que tange à energia e transporte na região Amazônica.

Evidentemente, escolhemos esses dois setores pela sua importância fundamental no processo de desenvolvimento de qualquer sociedade. Na Amazônia, Sr. Ministro, a energia e os transportes assumem um papel relevante pela grandeza da região — cinco milhões de quilômetros quadrados —, pela falta de base econômica e ausência de investimentos fundamentais.

Vou me cingir, na primeira parte, a discutir o problema rodoviário. Lembro ao Sr. Ministro, em face da complexidade do assunto e da abrangência da sua pasta, que, como V. Ex^a citou, a Amazônia tem algumas rodovias fundamentais implantadas pelo Governo Federal. São elas, basicamente, a Belém—Brasília, que fez a integração da Amazônia com o resto do Brasil; a Santarém—Cuiabá, aqui citada; a famosa Transamazônica e, para lembrar mais algumas, a Cuiabá—Porto Velho, a Porto Velho—Manaus, a Porto Velho—Rio Branco e a própria Pará—Maranhão, a BR-316.

Lamentavelmente, a integração das várias modalidades de transporte praticamente inexiste na Amazônia. Todas essas rodovias foram implantadas, mas muitas delas não foram mantidas ou não foram concluídas, daí a ocorrência de vários problemas na região. Aqui, lembro ao Sr. Ministro que um dos motivos da sua convocação foi exatamente o estado em que se encontram a famosa Transamazônica e, de certa forma, a Santarém—Cuiabá.

Sr. Ministro, estivemos, recentemente, na Transamazônica, acompanhando o Governador Jader Barbalho, inclusive numa comitiva de membros do Governo Federal. Passamos quatro dias numa longa e exaustiva viagem, de Itaituba a Marabá, 1.200 km, parando em todas as áreas e estradas vicinais, ouvindo os problemas das várias comunidades que ali estavam, e ficamos imensamente preocupados e assustados com o abandono dessa rodovia.

Temos que lembrar que ela foi implantada há 20 anos, e para lá se deslocaram brasileiros do Sul, particularmente do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, bem como do Nordeste. A grande estratégia que se tinha em relação a essa rodovia era exatamente fazer uma colonização dirigida,

trazendo habitantes de áreas do Nordeste e do Centro-Sul, onde não existiam terras para serem distribuídas, para ocupar uma área importante da Amazônia. A rodovia era praticamente paralela ao rio Amazonas na direção Leste-Oeste. O Governo Federal fez uma grande propaganda e atraiu milhares de brasileiros, que para ali foram, largando tudo em suas regiões e se dedicando integralmente às novas terras.

Lembramos que a concepção original tinha pontos discutíveis, mas também vantagens realmente significativas. Em cada cinco quilômetros havia uma vicinal; em cada cem quilômetros havia um grande núcleo urbano, as famosas agrovilas. Havia, portanto, um planejamento inicial.

O brasileiro foi atraído para a região. Hoje, o que vemos depois de 20 anos? O que vimos pessoalmente foi uma Transamazônica com praticamente dois milhões de brasileiros do Centro-Sul e do Nordeste totalmente abandonados, e vicinais de até 90km sem condições de tráfego. Em certos pontos, ela parecia realmente um caminho, mas nunca uma estrada federal. Há pontes destruídas, e, por incrível que pareça, nesse percurso que fizemos, ao invés dos três grandes municípios que ali havia, encontramos nove. Portanto, novas cidades surgiram, mas o desânimo dos que ali estavam era enorme. Muitos já haviam inclusive abandonado suas terras, porque não adiantava produzir se não podiam escoar a produção. A situação era e é grave.

Em função disso, o Governo do Estado reuniu-se com o Governo Federal, através do Governador Jader Barbalho, e juntos foram a uma reunião, à qual estive presente, na Secretaria do Desenvolvimento Regional. Uma comitiva de trabalhadores da Transamazônica esteve em Brasília e conseguiu audiência com o Presidente da República — foram os que se deitaram na rampa do Palácio do Planalto para serem recebidos. O Senhor Presidente da República encaminhou à Secretaria do Desenvolvimento Regional expediente no sentido de que fosse tentada, antes do início das chuvas, a recuperação da Transamazônica.

Sr. Ministro, a Transamazônica precisa ser salva. É uma rodovia fundamental. Hoje não podemos nem questionar sua validade, porque ela existe, e o Governo Federal foi o responsável pela sua implantação. Essa é a questão.

O Orçamento de 1991 praticamente não contemplou a Transamazônica. O Orçamento para 1992 — fiquei surpreso ao verificar — passa a impressão de que a Transamazônica é uma estrada asfaltada e que não existem problemas. São insignificantes os recursos destinados à Transamazônica no Orçamento para 1992. Fico profundamente preocupado com isso. Por felicidade, sou Relator do PIN-PROTERRA, que é um crédito especial do Governo Federal; nele incluímos claramente recursos, negociados pelo Governo Federal, no montante de 1 bilhão e 200 milhões de cruzeiros, para ser viabilizada a reforma dessa rodovia.

Sr. Ministro, preocupa-me a prioridade da Transamazônica. Estamos tentando “quebrar o galho”, salvá-la antes do período de chuvas, através da recuperação de algumas vicinais. Preocupa-me, também, a Santarém—Cuiabá, estrada fundamental — como disse V. Ex^a —, que integra o Norte ao Centro-Oeste, importante para o escoamento da produção pelo Baixo Amazonas. Verificamos, Sr. Ministro, e ficamos preocupados porque o Governo Federal encaminhou crédito suplementar ao DNER em que recursos da Transamazônica e da Santarém—Cuiabá são cancelados. Como Parlamentar, já fiz uma emenda na tentativa de evitar isso. V. Ex^a garante

que é prioritária, e o próprio Governo Federal cancela recursos, agora, para a Transamazônica! Inclusive, faço parte da Comissão de Orçamento, sou Relator da Sudam, e fico preocupado que a Amazônia tenha 0,054% do Orçamento da União — 27 bilhões para um orçamento de 51 trilhões! É triste e lamentável, Sr. Ministro, o que está acontecendo. Sei da complexidade da pasta de V. Ex^a, mas a Secretaria de Assuntos Estratégicos, por exemplo, implantou, ou propôs, para o Orçamento de 1992 recursos para hidrelétrica e para a infraestrutura. Defendi essa medida mas acredito que esses recursos não devam estar aí e sim na Secretaria do Desenvolvimento Regional e no Ministério da Infra-Estrutura, e não na Secretaria de Assuntos Estratégicos. O que se nota é que há uma confusão, digamos assim de órgãos federais atuando na Região. Ao invés de resolver os problemas, complicam-nos. E V. Ex^a, que participa de um Ministério amplo, complexo, sabe disso. Então, me preocupa sobretudo esse problema rodoviário.

A questão, Sr. Ministro, é o que o Governo Federal pensa, de fato, não no discurso, mas na prática, com recursos concretos, basicamente para a Transamazônica e para a Santarém—Cuiabá, que são rodovias fundamentais, além daquelas que V. Ex^a citou, a respeito, exatamente, das rodovias que vão integrar o Brasil à Venezuela e ao Peru.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa. Fazendo soar a campainha.) — Chamo a atenção do nobre Senador Coutinho Jorge porque V. Ex^a já excedeu em dobro o seu tempo. As perguntas têm que ser objetivas.

O SR. COUTINHO JORGE — Sr. Ministro, na parte de transportes, seriam essas as questões básicas. A parte de energia vou tentar ser breve.

Lembro a V. Ex^a o seguinte: duas grandes hidrelétricas ali estão: Balbina, no Amazonas, que lamentavelmente tem problemas graves, não atende à demanda daquele Estado. V. Ex^a sabe que a solução seria a Cachoeira Porteira, uma das soluções.

Não vemos isso com dotações significativas no Orçamento da União. Porque, Sr. Ministro, o Governo pode ter boas intenções de fazer essa rodovia, mas qual o instrumento operacional que viabilizará isso? É o Orçamento, é o plano. Isso não está constando realmente do Orçamento como prioritário. Isso me constrange. É o caso da Hidrelétrica de Tucuruí, à qual V. Ex^a se referiu, que é importante preparar a segunda etapa. Mas não conseguimos recursos no Orçamento de 1992. Estamos defendendo uma emenda, pelo menos, pequena, para atender exatamente à ampliação dos trabalhos em Tucuruí.

Sr. Ministro, e as eclusas de Tucuruí, que são fundamentais e que o Governo, lamentavelmente, não prioriza? Como obstruir um rio fazendo hidrelétrica sem as eclusas correspondentes? Isso é um absurdo e uma incoerência, realmente. Eu perguntaria que prioridade o seu Ministério dará em relação às eclusas e à ampliação da capacidade da Hidrelétrica de Tucuruí? E em Manaus, a Hidrelétrica de Porteira, que é fundamental? São questões relevantes. Fora a alternativa do uso de gás, a que V. Ex^a se referiu, de Urucu, por exemplo, em termos concretos de proposta orçamentária ou de financiamento externo. Já que o nosso Presidente, com toda justiça, inquiriu-me, que tenho que ser objetivo, eu queria uma resposta concreta, Sr. Ministro, com relação a isso. V. Ex^a nos oferecendo essa visão, ou seja uma proposta do

Governo Federal, em termos de infra-estrutura de transportes para a Amazônia.

Segundo, qual a prioridade do Governo Federal em termos de infra-estrutura de energia hidrelétrica, de gás ou de qualquer outra alternativa para a Amazônia? Em termos concretos, quais fontes de recursos, porque no Orçamento da União não existem. Faço parte da Comissão Mista de Orçamento, e discuto, exaustivamente isso, e não vejo.

Então, pergunto, Sr. Ministro: como vão fazer esse milagre? Entendo a preocupação de V. Ex^a. Portanto, ajude-nos, Ministro, a responder a essas questões de infra-estrutura energética e de rodovias para a Região Amazônica.

Basicamente, aguardarei as respostas de V. Ex^a a respeito desses assuntos.

Durante a interpelação do Sr. Coutinho Jorge, o Sr. Mauro Benevides, Presidente, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Alexandre Costa, 1º Vice-Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Coma a palavra o nobre Ministro da Infra-Estrutura, que disporá de cinco minutos para responder às perguntas.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Senador, eu gostaria de colocar a V. Ex^a que mais do que magnânimo para com a Região Norte do Brasil, por mais importantes que fossem os brasileiros, não só do Norte mas de todo o Brasil, que foram chamados para inaugurar essa nova fronteira de desenvolvimento agrícola, mais do que magnânimos com o Norte do Brasil, gostaríamos de ser mais magnânimos com o Brasil como um todo. Temos procurado adotar uma postura de fazer orçamentos realistas; não adianta colocar no Orçamento, não sei mais quantos milhões de cruzeiros para isso, não sei mais quantos milhões de cruzeiros para aquilo. Sabemos de obras meritórias, fundamentais, mas se não houver fontes, se não houver recursos o Orçamento não será cumprido, porque, de onde virão os recursos?

O Orçamento, enquanto não executado, enquanto não determinado o seu período de aplicação, é uma peça de ficção.

Ao Poder Executivo, como órgão executor, cabe cumprir a peça orçamentária adotada pelo Poder Legislativo.

Agora, o que estamos verificando, não apenas no ano passado, mas em vários anos, no Brasil, particularmente da década de 80 para cá, é que esquecemos que as fontes de financiamento foram cortadas, foram reduzidas, porque a arrecadação tributária caiu, despencou enormemente, porque não conseguimos mais recursos externos da monta que conseguimos nas décadas de 70 e 80, e insistimos em aumentar o orçamento.

Quero lembrar um dado básico — V. Ex^a sabe disso porque é membro da Comissão Mista de Orçamento — no Orçamento há receitas e despesas, e temos que colocá-las em equilíbrio.

A opção do Governo Federal é buscar para a Região Norte, como de resto para todo o Brasil, um orçamento possível.

Quando enfatizamos que no setor elétrico vamos concluir Tucuruí I e Tucuruí II, é porque há recursos para o Orçamento de 1992, que pretendemos colocar nos próximos orçamentos. Mais do que isso, pretendemos buscar recursos com a própria capacitação das empresas, com a prática de tarifas realistas,

com a abertura dessas empresas em busca de mercados e financiamentos, até então fechados ao Brasil, porque as empresas estavam em situação financeira extremamente dramática.

Pretendemos realizar Tucuruí I, II, a linha de transmissão Belém—Paragominas; no Amapá, Paredão; no Amazonas, Porteira, que terá sua conclusão até 1997; em Rondônia, Samuel com a linha de transmissão até o Acre, a usina termoeétrica já está em licitação; em Roraima, temos outra termoeétrica já em operação desde dezembro de 1990; em Mato Grosso há a usina de Manso, todas viabilizadas com esse tipo de recurso.

Gostaria ainda de comunicar a V. Ex^a que, com Balbina, junto às térmicas existentes, e esta última por mim mencionada, o mercado de energia para o Amazonas estará abastecido até 1993. Então, num plano inicial temos orçamentos mais baixos para Porteira, porque vamos retomar a obra, gradativamente, porque sabemos que, depois de 1993, com Porteira pronta, estaremos com a questão solucionada.

A opção que temos que fazer, neste momento, é pelo realismo. Agora, qual opção de realismo fizemos em relação a Transamazônica?

Há 60 dias, V. Ex^a esteve com o Governador do Pará, com quem conversamos hoje a respeito da grande viagem que fez; depois estiveram aqui os representantes políticos, os trabalhadores e os moradores da Transamazônica, como também estiveram na Secretaria Regional e no meu Ministério, onde tivemos várias reuniões. E se, hoje, V. Ex^a for à região, verificará que o quadro já mudou tremendamente.

Mudou, por quê? Porque fizemos uma articulação com o Governo estadual, que é fundamental e necessária. Porque a responsabilidade, particularmente quanto às estradas vicinais, é dos Estados e Municípios, e não do Governo Federal, pela Constituição que está vigente. Então, há que se articular com o Governo estadual e com o Governo municipal. Foi o que fizemos: demos crédito suplementar, com ônus da Petrobrás, para fornecer diesel às máquinas que estão operando naquela região.

É evidente que sabemos que estão vindo as chuvas, então vamos trabalhar naquele trecho que o tempo permitir, e fazer isso antes da chuva.

Como disse no meu discurso, não é uma realização final. Sabemos que não vamos entregar, a partir dessas obras, a Transamazônica realizada.

Sabemos que temos que socorrer os brasileiros que lá estão e que para lá foram atraídos.

V. Ex^a sabe, também — e deixou implícito no seu discurso —, que se, hoje, talvez estivéssemos discutindo o projeto da Transamazônica, no mínimo ele seria bastante diferente do que acabou sendo.

Então, não quero para os meus ombros, não quero para os ombros do Governo Federal, toda a responsabilidade dos erros de vinte ou de trinta anos. V. Ex^a, pelo menos, dê esse crédito ao Governo Federal. Estamos procurando resolver problemas acumulados de vinte ou trinta anos em alguns meses. Esta é a nossa ação. Pela primeira vez, V. Ex^a há de ser conosco, pelo menos magnânimo, também; pela primeira vez, repito, estamos apresentando um plano viário para a Amazônia, dentro daquele eixo que colocamos, dentro das possibilidades de construção dos eixos de gastos reais no Orçamento da República, e, pela primeira vez, um programa modal rodoviário, de eixo viário para a Região Norte viável e coe-

rente, onde temos ligações com o Centro-Oeste, com o Nordeste, com o Norte do País, saídas para a Venezuela, para as Guianas, ligando o Atlântico e o Pacífico com o já existente em grande parte.

A maior obra que o Governo Federal está realizando, hoje, é a Rodovia 364, na Região Amazônica. Há o abandono, inclusive, do Sul e Sudeste, que também necessitam dramaticamente dessas obras.

Se o Nordeste tem o problema da safra, os brasileiros que estão no Norte não conseguem escoar os seus produtos por falta de transportes, a Via Dutra mata alguns milhares de pessoas todos os dias; ou, se milhares for um exagero da minha parte, pelo menos, dezenas. É necessário que a ampliemos. Não vou falar da BR-101, em Santa Catarina, onde as chuvas acabaram, agora, destruindo toda uma parte desse modal rodoviário, que é fundamental para o eixo sul, e que também são brasileiros que esperam, lá.

Onde estão esses recursos?

Faço um apelo a V. Ex^a, extensivo a todos os Srs. Senadores, para que apoiem o projeto do Presidente Fernando Collor de Mello de emenda à Constituição, para que restabelecamos o Fundo Rodoviário Nacional, inclusive, a Taxa de Conservação Rodoviária, num equilíbrio de recursos da Federação para as rodovias. Sabemos que com a extinção do Fundo Rodoviário Nacional, o Estado de São Paulo, o meu Estado, passou a ter em seu orçamento mais 600 milhões de dólares/ano. E o Nordeste e o Norte do Brasil ficaram sem recursos para suas estradas. Vamos restabelecer, vamos colocar essa ponte novamente, recolocar o equilíbrio da Federação, vamos apoiar a Emenda do Presidente Fernando Collor de Mello e vamos dar vazão, e vamos, inclusive, poder colocar no Orçamento recursos palpáveis para atender mais e melhor a essas regiões.

Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa. Fazendo soar a campainha.) — V. Ex^a tem dois minutos para a réplica, se o desejar.

O SR. COUTINHO JORGE — Sr. Ministro, o tempo é curto, mas o que eu sinto é que para a região amazônica, como grande região, falta definição de prioridades do Governo Federal. Entendo a visão do seu Ministério, concordo com as rodovias que V. Ex^a colocou como prioritárias. Temos que, a partir de agora, tentar, pelo menos, manter as rodovias e incluí-las, anualmente, nos orçamentos. Não adianta pensar em novas rodovias. É manter as que existem, como a Transamazônica, é salvar as que temos. A Santarém—Cuiabá não foi concluída, é fundamental. O que me constrange, Sr. Ministro, é, agora, o Congresso Nacional receber crédito especial do Governo Federal, cancelando recursos deste ano para as rodovias que V. Ex^a considera prioritárias. Não entendo isso. Fico conflitado com essa decisão do Governo Federal. Eu, conversando com a equipe técnica da Secretaria de Desenvolvimento Regional, eles me disseram que a Cuiabá—Santarém é prioritária, e o DNER manda um projeto de crédito adicional cancelando recursos para a Santarém—Cuiabá.

Isso deveria ficar na área da infra-estrutura, globalmente, evitando-se que unidades como a Secretaria de Desenvolvimento Regional, que tem atribuições regionais claras, fiquem com essas competências. A Secretaria de Desenvolvimento Regional não tem por que definir prioridades de rodovias e, sim, o seu Ministério, ou vice-versa. Ou passa-se

tudo para uma Secretaria de Desenvolvimento Regional Amazônica, numa visão amazônica, evitando-se uma secretaria, como a de Assuntos Estratégicos — Sr. Ministro, desculpe-me, mas não entendo —, que está tratando de hidrelétricas, está no Orçamento para 1992!

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — V. Exª me permite?

O SR. COUTINHO JORGE — Pois não!

O SR. JOÃO SANTANA — É um erro grosseiro e flagrante no Orçamento.

O SR. COUTINHO JORGE — Por quê?

O SR. JOÃO SANTANA — Porque a Secretaria de Assuntos Estratégicos não tem que, efetivamente, gastar com hidrelétricas.

O SR. COUTINHO JORGE — Concordo! Fiz veemente discurso, não aceitando isso.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — V. Exª vai ter oportunidade para a tréplica, nobre Ministro.

O SR. COUTINHO JORGE — A Amazônia, Sr. Ministro, precisa de um tratamento diferenciado; precisa, realmente, pelo menos, de entendimento entre os órgãos federais que lá atuam, e V. Exª está vendo que não existe; precisa de uma definição clara de propriedades, que não tem.

Não estou me referindo apenas ao órgão em que V. Exª atua, porque entendo as suas propriedades, mas V. Exª há de convir, e concordo comigo, precisamos ter uma visão diferente para a região! Daí esta convocação, para que V. Exª se voltasse mais para a Amazônia.

Sei que o seu Ministério tem muitos problemas graves com todo Brasil, mas só a Amazônia, realmente, mereceria, no caso, um trabalho fundamental, quem sabe até um Ministério que integrasse tudo isso. Não sei o que V. Exª pensa disso.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — O Ministro tem direito, pelo Regimento Interno, a dois minutos. Mas como o nobre Senador usou três minutos, V. Exª terá, também, três minutos. Igual tempo.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Agradeço pela equidade da Mesa.

Senador, rapidamente, não vou utilizar os três minutos. Respondo a V. Exª o seguinte: quanto ao cancelamento que estamos propondo é uma questão de realismo. Este ano, nós não zeramos a rubrica, — este ano —, porque as atividades do DNER se encerrarão no dia 15 de dezembro, não teremos mais condições de executar essa parte orçamentária, e se não a executarmos, perderemos essa rubrica. Então, o que faremos? Estamos procurando realocações, numa ação positiva do Ministério da Economia, para verificar onde poderemos, com maior rapidez, executar esses recursos. O cancelamento de parte dessa rubrica para essas estradas não significa a paralisação das obras. Pelo contrário, as obras que lá estamos executando estão em continuidade. Agora, sabemos que até o dia 15 de dezembro, teremos um limite da capacidade de gastos. Mais do que aquilo nós não conseguiremos gastar. Nós vamos perder esses recursos? Não. Vamos pegar esses recursos e utilizá-los, em outras obras que, também, temos emergência: obras em Santa Catarina, de que falei, por causa das chuvas, que destruíram boa parte da malha; obras no Centro-Oeste,

quer dizer, vamos tentar uma divisão mais equânime. É isso que estamos fazendo. De modo algum nós queremos, com o cancelamento de parte da rubrica, parar aquelas obras, porque elas estão em andamento. Aliás, sábado, já determinei ao Secretário Nacional de Transporte, o Dr. José Henrique de Amorim, estará na região fiscalizando os trabalhos — por determinação nossa, o Dr. Henrique estará, sábado, na Transamazônica. Se V. Exª quiser dar o prazer ao Secretário, ele terá muita honra em acompanhar V. Exª e o Governador — para fiscalizar essas obras. É isso que vamos fazer e que eu gostaria de dizer.

Em relação, efetivamente, a essa notícia que tivemos, de que estaria na proposta orçamentária uma hidrelétrica na Secretaria de Assuntos Estratégicos, evidentemente, se isso não for corrigido no Orçamento, no Congresso Nacional, que tenho certeza o será, o Senhor Presidente da República vetará essa rubrica, porque deve ter havido efetivamente algum erro na colocação dessa verba, que, até do ponto de vista constitucional, é completamente inviável.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Concedo a palavra ao nobre Senador Esperidião Amin.

Peço a V. Exª cumprir os prazos do Regimento.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN(PDS — SC) — Sr. Presidente, Sr. Ministro, prezados Colegas, serei obediente à preventiva determinação de V. Exª, Sr. Presidente.

Quero cumprimentar o Ministro pela sua exposição e respostas. Quero, também, cumprimentar o Senador Coutinho Jorge, não apenas pela iniciativa da convocação, mas também pela palestra feita, aqui, nesta tribuna, que espero seja aditada em breve, quando o Presidente desta Casa não o constranger a cumprir horários reduzidos.

Sr. Ministro da Infra-Estrutura, na sua exposição, e também na resposta ao Senador Coutinho Jorge, V. Exª se referiu à perspectiva de saídas, além da circulação interna, dentro da Amazônia, em direção ao Pacífico.

Estimulado, inclusive, pelo Senador Márcio Lacerda que, lamentavelmente, não se encontra presente, tenho discutido esse assunto das saídas das vias de transportes do Brasil em direção ao Pacífico.

Gostaria que V. Exª detalhasse um pouco mais, se fosse possível, as hipóteses e perspectivas que se abrem para a região Amazônica, no rumo do Pacífico.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Com a palavra o Sr. Ministro.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Senador Esperidião Amin, se V. Exª me permite, as perspectivas de saída para o Pacífico, do ponto de vista do Brasil como um todo, são várias. A mais viável, a mais próxima, a mais exequível neste momento é a saída via Peru, pela região Norte; a BR-364 é uma realidade. Até o final deste ano, estará em condições de ser inaugurado o trecho até Porto Velho, faltando apenas o asfaltamento de Rio Branco a Assis Brasil, na divisa com o Peru.

O restante é em Apari, será uma estrada de responsabilidade do Peru, que tem todo o interesse em fazer. Diz o Presidente daquele país — e as autoridades que têm estado conosco confirmaram — que teria que ter financiamento para isso por parte do Banco Mundial e do Banco Interamericano de Desenvolvimento.

Essa é a primeira saída que se mostra mais viável, do ponto de vista Norte do País. Mas, evidentemente, não podemos esquecer outras saídas viáveis que teríamos do ponto de vista Sul ou Centro-Oeste do País. No Sul do País, poderíamos viabilizar saídas que fossem parte hidrovias, parte rodovias e parte ferrovias, inclusive incentivando o Mercosul, fazendo com que essa saída fosse via Argentina, Uruguai ou Chile. Construindo, inclusive, a ponte de Mendoza — que é a que falta — nós teríamos à nossa disposição portos bastante modernos e limpos, que são os portos do Chile.

Essas são as duas saídas principais que teríamos, hoje, fáceis de viabilizar: uma saída pelo Norte, que é essa que acabei de citar, e a saída pelo Sul, que chegaria na conclusão de espaços de interligação — sejam rodoviários, sejam ferroviários, sejam hidroviários — no eixo Centro-Sul do País, que levaria os nossos transportes até os portos do Chile.

Evidentemente, poder-se-ia pensar em outras saídas futuras, mais complicadas, via Bolívia ou outros países.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN — Fico satisfeito com as informações que V. Ex.^a presta, e desejo ainda aproveitar a oportunidade para agradecer pelo fato de, ao longo da sua exposição, não terem faltado, pelo menos em termos de solidariedade, as suas referências a um dos pontos pretos, que ficou mais preto ainda, que é o da BR-101, no meu Estado.

Agradeço, portanto, os esclarecimentos e cumprimento V. Ex.^a pela exposição.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Ministro João Santana, V. Ex.^a desejaria a tréplica?

O SR. JOÃO SANTANA — Não. Apenas gostaria de agradecer os cumprimentos do Senador Esperidião Amin.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Concedo a palavra ao nobre Senador Júlio Campos. (Pausa.) — S. Ex.^a não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Eduardo Suplicy. Peço a V. Ex.^a que cumpra os prazos do Regimento.

A Mesa esclarece que desejaria, durante a tarde toda, ouvir tanto os Srs. Senadores como o Sr. Ministro. É um debate inteligente e do interesse da Nação. Acontece que existem muitos Senadores inscritos. Absolutamente, não podemos prejudicar aqueles que se inscreveram para interpellar o Ministro.

O SR. EDUARDO SUP LICY (PT — SP) — Sr. Presidente, Senador Alexandre Costa, Sr. Ministro João Santana, desejo formular as seguintes perguntas:

Em seu relatório “A Transamazônica e o Sistema Viário da Região Amazônica”, está explicitado que no exercício de 1991 o Ministério da Infra-Estrutura alocou recursos para a melhoria da infra-estrutura portuária, estando em aplicação os seguintes valores: 671 milhões de cruzeiros para o Porto de Belém e 943 milhões para o Porto de Vila do Conde.

Está aqui assistindo ao depoimento de V. Ex.^a o Deputado Valdir Ganzer, que é de Belém, que estranha ter havido o registro da aplicação desse recurso, porque, pelo seu testemunho visual, não observou qualquer melhoria ou investimento no Porto de Belém ao longo de 1991. Então, solicito o esclarecimento de V. Ex.^a; se isso ainda será realizado nos próximos trinta e poucos dias que restam de 1991, ou, no caso de ter havido efetivamente a destinação dos recursos, onde eles foram efetivamente aplicados.

Em segundo lugar, sobre o cronograma de obras e pavimentação da Transamazônica e da Santarém—Cuiabá, pediria também, que V. Ex.^a tecesse considerações sobre a qualidade da pavimentação que será realizada para enfrentar as difíceis condições de preservação de estradas naquela região.

Em terceiro lugar, qual a destinação de recursos que o Governo pretende dar à Empresa de Navegação da Amazônia — ENASA, que há décadas tem servido àquela população com embarcações desgastadas, e que tem sido quase que relegada ao sucateamento; se há algum plano de recuperação da empresa ou alguma maneira especial de dar atenção ao transporte da população, que há décadas vem utilizando esses meios.

Relacionado a esse assunto, pergunto a V. Ex.^a: por que o Governo resolveu destinar volume tão grande de recursos a outra empresa, formada apenas há um mês, uma empresa privada? No dia 10 de outubro de 1991, foi formada a Empresa Brasmodal de Navegação e Transportes, em Belém, com capital registrado de 12 mil dólares.

Ontem, na reunião do Conselho de Desenvolvimento do Amazonas, foi aprovada destinação de 41,5 milhões de dólares, aproximadamente, a serem liberados com o seguinte cronograma: 8 milhões em dezembro, 24 milhões no primeiro semestre de 1992, 5 milhões no segundo semestre de 1992 e 5 milhões de dólares em 1993. O Banco da Amazônia — BASA, vai fornecer esses recursos. São sócios, por exemplo, com 90% do capital dessa Empresa, a V. Barros S/A, Participações. Não conheço, mas gostaria de perguntar: esse projeto deveria antes ser aprovado pelo Departamento de Transportes Aquaviários, do Ministério da Infra-Estrutura, que autoriza empresas que trabalham em navegação marítima e fluvial?

Gostaria que V. Ex.^a pudesse confirmar a aprovação da destinação desses recursos e qual o embasamento, se essa é a política de privatização, ou seja, destinar 41,5 milhões de dólares de recursos do Governo brasileiro, do povo brasileiro, para a formação de capital de uma empresa registrada com 12 mil dólares de capital — como justificar isto — ao mesmo tempo em que a Enasa vê as suas embarcações serem, praticamente, sucateadas?

Estas as indagações principais.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Com a palavra V. Ex.^a, Sr. Ministro João Santana.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Nobre Senador, respondendo, primeiramente, sobre essa questão da empresa Brasmodal, muito embora isso não seja da nossa área, porque nem temos acesso ao Conselho de Desenvolvimento da Região Amazônica — do BASA, Banco da Amazônia S/A, — eu gostaria de lembrar a V. Ex.^a que os recursos aplicados nessa empresa como em outras são, em parte, fundos constitucionais, previstos pela Constituição, e que devem ser aplicados para incentivar a instalação dessas empresas, na Região Amazônica, seja na área industrial, agroindustrial, abertura de fazendas etc. Esses Fundos permanecem na Constituição, e eu diria até que, se V. Ex.^a não concorda com eles, poderia propor uma emenda à Constituição para a sua retirada. Inclusive, a discussão da sua existência foi polêmica durante a Constituinte. No início do Governo do Presidente Fernando Collor houve uma grande polêmica com o Congresso Nacional, quando o Presidente mandou uma medida provisória dentre várias com a finalidade de cancelar vários desses fundos e subsídios, mas o fato é que eles ainda

existem e são administrados pelos agentes financeiros. Existem mesmo para isto: para capitalizar a iniciativa privada com vistas à realização de negócios, perfeitamente dentro da Constituição e dentro das regras e das normas legais. Tenho a certeza de que o seu Conselho de Desenvolvimento, que tem representantes dos Governos da Amazônia, de todas as áreas da iniciativa privada, deve ter decidido sobre esse processo, como tem decidido sobre vários outros, como ocorre também com fundos parecidos, que são administrados pelo BNDES ou pelo Banco do Nordeste.

Então, nada sei especificamente sobre a empresa Transmodal, mas quero lembrar a V. Exª que é perfeitamente legal e previsto na Constituição, e esses fundos são adotados justamente para capitalizar a iniciativa privada e incentivar o desenvolvimento da Região.

O SR. EDUARDO SUPLICY — Permite-me V. Exª um breve esclarecimento?

A informação que temos é que os fundos deveriam ser canalizados, prioritariamente, do Finam, para pequenas e médias empresas. No caso, o capital era pequeno; o capital investido pela SUDAM é que parece extraordinário.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Queria dizer...

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Brevemente V. Exª terá oportunidade.

O SR. EDUARDO SUPLICY — Mas no caso, o Departamento Nacional de Transporte...

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Aliás, quem está falando é o Ministro, nobre Senador.

O SR. EDUARDO SUPLICY — Mas é que pedi licença para um breve esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Não pode pedir licença. V. Exª vai ter direito à réplica, e o Ministro, à tréplica.

O SR. EDUARDO SUPLICY — Só quando o Sr. Presidente permite esta licença é que podemos utilizá-la.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — É o Regimento que aponta.

Ainda existe, nobre Senador, sete oradores para interpellar o Ministro, não podemos prejudicar o direito de nenhum.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Queria dizer a V. Exª, primeiro, o seguinte: se é para médias empresas, uma empresa que tem 42 mil dólares de capital é efetivamente uma empresa pequena, senão média; e 41 milhões de dólares, se a empresa vai fazer transporte de cabotagem, e ela deve precisar de equipamentos bastante pesados, é pouco, inclusive, para construir uma empresa de cabotagem razoável; e é isso que deve ser objeto da empresa.

Embora não conheça o projeto especificamente, quero alertar a V. Exª que devemos ter cuidado antes de fazer apreciações mais drásticas, sem saber efetivamente qual é o objeto disso. Queria registrar essas considerações a V. Exª.

Em relação à Enasa, quero dizer que, pela proposta do Governo, aprovada pelo Congresso Nacional, foi autorizada a sua doação para os Governos estaduais ou municipais, visto que nem o Governo do Estado e nem os municípios quiseram arcar com o seu ônus. A Enasa está integrando o programa

de privatização e, brevemente, deve ser feito o edital de licitação e ela será privatizada. E sendo ela privatizada, também, terá direito aos recursos constitucionais que o Banco da Amazônia administra.

Gostaria de dizer a V. Exª o seguinte: a Transamazônica, o prazo para o asfaltamento de Estreito até Itaituba deverá ser de dez anos para que toda essa obra esteja pronta. É uma obra gigantesca, e consideramos que não há condições de ser feita em prazo menor, ainda mais que temos um período muito pequeno do ano para fazer o asfaltamento, por causa das chuvas. Efetivamente, deve-se ter um cuidado maior com a qualidade do piso, para que as águas e os fenômenos naturais não acabem com o trabalho a ser realizado nesse período.

Com relação aos portos, que V. Exª mencionou, efetivamente, nenhuma dessas obras foi realizada, porque tivemos e ainda estamos tendo que superar pequenos entraves com a transferência desses contratos de obras firmados entre a extinta Portobrás, a Companhia Docas do Pará e as empresas. Isso está sendo objeto de negociação bastante intensa e ampla com a parte privada, para acertar custos, valores e prazos.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Senador Eduardo Suplicy, V. Exª deseja a réplica? São dois minutos.

O SR. EDUARDO SUPLICY — Sr. Ministro, eu gostaria que V. Exª explicasse os critérios que levam o Governo a tomar difíceis decisões sobre obras, especialmente na área dos transportes públicos.

O Governo precisa recuperar a Transamazônica, a Cuiabá—Santarém, a Ferrovia Norte—Sul; precisa, também, promover a melhoria de estradas por todo o Brasil. Há, por exemplo, a recuperação da Via Dutra. Pergunto: qual é o procedimento adotado pelo Ministério da Infra-Estrutura para analisar quanto do Orçamento de 1992 será destinado a essas obras? Que critérios fizeram com que o Governo destinasse determinada quantia à Ferrovia Norte—Sul? Por que ela foi considerada prioritária em relação à própria Transamazônica e à Cuiabá—Santarém? Quais são os critérios? São critérios que levam em conta uma racionalidade no sentido da formulação de relações de custo e benefício social? São critérios mais de natureza política? São critérios mais da pressão dos diversos grupos econômicos que, muitas vezes, têm interesse em construir ou participar de um empreendimento em relação a outros? Quais são as dificuldades que V. Exª sente, como Ministro, e que precisa tomar essas difíceis decisões, juntamente com o Congresso Nacional, já que a mensagem orçamentária é encaminhada a esta Casa?

Mas, na medida em que o Congresso, nestes dias, está examinando o Orçamento, inclusive, o relativo às obras de melhoria dos transportes no Brasil, é que eu formulo esta pergunta de natureza metodológica sobre a forma segundo a qual o Governo toma as suas decisões e as apresenta ao Congresso Nacional.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — V. Exª deseja a tréplica, Sr. Ministro?

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Sim, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Concedo a palavra ao Sr. Ministro.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Senador Eduardo Suplicy, o primeiro critério de prioridades que temos é a restauração do patrimônio público. Por-

tanto, 80% das verbas para transportes foram alocadas em termos de conservação e manutenção. Sabemos, como eu já disse aqui, desde que nós não temos mais o Fundo Rodoviário Nacional, portanto, não temos fonte, desde 1988 toda a malha rodoviária nacional vem se degradando rapidamente, sem recursos do Tesouro Nacional para que os coloquemos em termos de restauração e manutenção do patrimônio público. O patrimônio relativo às estradas rodoviárias federais, é alguma coisa próxima à dívida externa brasileira, em termos de valor, de bilhões de dólares. E isso deve ser preservado. Esse é o primeiro critério nosso.

Dentro dessa preservação, estamos correndo atrás dos pontos emergenciais, aqueles que efetivamente estão cancelando qualquer possibilidade de tráfego, deixando inclusive regiões ilhadas, ou sem relação com os eixos econômicos mais importantes do País. Então, temos dado muito mais recursos ao Centro-Oeste, ao Norte, ao Nordeste e ao Sul do que ao Sudeste do Brasil. Porque sendo o critério federativo quebrado, quando extinto o Fundo Rodoviário Nacional, cremos que Estados ricos, como São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, eles podem e devem assumir as rodovias federais. Nesse sentido, já fizemos um convênio com o Estado de São Paulo em relação à Régis Bittencourt, que liga São Paulo a Curitiba, e estamos em vias de terminar outro convênio de estadualização da Rodovia São—Paulo-Belo Horizonte. Aí será um convênio, parte com o governo de Minas, parte com o governo de São Paulo, e estamos em vias de celebrar, também, o mesmo convênio em relação à Via Dutra. Consideramos perfeitamente lógico e legítimo que esses Estados que têm potencial de arrecadação, Estados ricos, assumam essas rodovias federais. Esse tem sido o nosso critério da alocação de recursos.

Sobre as dificuldades que temos, a principal delas é, às vezes, a incompreensão da sociedade brasileira como um todo, refletida, evidentemente, no Congresso Nacional, de maneira a mais legítima, de entender que não há recursos para fazer tudo aquilo de que o Brasil necessitaria, por exemplo, em obras, em estradas. O que vemos, muitas vezes, é que, na parte de orçamento de estradas, se mandarmos uma proposta calcada no plano de âmbito nacional e que pretende, com recursos pequenos, que essa estrada tenha começo, meio e fim, ou seja, a garantia de que será feita a conservação com aqueles recursos em todo aquele período, através de emendas sucessivas, muitas vezes, vemos maculado um plano nacional rodoviário. Talvez, essa seja a nossa maior dificuldade. E, às vezes, por isso, verificamos, em parte, o mapa rodoviário nacional, ter 20km pronto, depois 40km sem asfalto, depois uma ponte lá na frente resolvida, e nunca conseguimos fazer uma articulação do mapa rodoviário nacional.

Acreditamos que se avançássemos, numa relação política mais aberta de discussão com esta Casa do Congresso Nacional, talvez pudéssemos evitar esse retalhamento que, às vezes, há no Orçamento, em termos de partes boas e partes ruins.

Além, é claro, de esta Casa ajudar o Governo Federal, fazendo com que os Estados, principalmente aqueles mais ricos, assumam as suas responsabilidades mantendo a conservação e a construção de algumas estradas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Concedo a palavra ao nobre Senador Garibaldi Alves Filho.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB — RN) — Sr. Presidente, Sr. Ministro da Infra-Estrutura, Dr. João Santana, Sr.^s e Srs. Senadores, a minha pergunta, Sr. Ministro, é mais um apelo que venho fazer, em nome do povo do Rio Grande do Norte, não apenas em meu nome mas em nome, repito, da bancada do nosso Estado, no Senado Federal.

Sabemos que o problema do transporte ferroviário no País é muito grave, é muito sério.

Mas não estou aqui para fazer considerações de ordem geral sobre este assunto. Venho falar sobre a questão específica da desativação do ramal ferroviário Mossoró — Sousa.

Esse ramal está sendo desativado progressivamente, com graves prejuízos para a economia do nosso Estado, particularmente para a economia salineira.

Tenho aqui, Sr. Ministro, telegramas, não apenas do Presidente do Sindicato dos Trabalhadores das Empresas Ferroviárias, mas telegramas do Presidente da Associação Comercial e Industrial de Mossoró, do Presidente do Sindicato do Comércio Varejista e de todas as instituições que estão preocupadas com essa desativação, além das manifestações de Câmaras Municipais de toda a zona oeste do Estado.

Sensível a esse problema, o Senador Marco Maciel, Líder do Governo e do PFL nesta Casa, apresentou uma emenda para o Orçamento de 1982, no valor de 26 bilhões e 90 milhões de cruzeiros.

S. Ex.^a quer conservar o serviço ferroviário e a manutenção do tráfego Mossoró — Sousa, e diz na sua justificativa, que pode até não ser suficiente para viabilizar o transporte ferroviário, o volume de tráfego, mas entende que, dado o interesse da comunidade local em manter esses serviços ferroviários, compete à União dar condições à REFESA para a prestação desses serviços. O não recebimento pela REFESA dos recursos relacionados obrigará a empresa a interromper o tráfego ferroviário nesse trecho.

Só queria lembrar, Sr. Ministro, que o comércio e a indústria local requisitam, inclusive, um maior número de vagões para transportar o sal, e isso não foi atendido pela superintendência regional.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Nobre Ministro, V. Ex.^a não é obrigado a responder.

O tema da convocação é a Amazônia, energia elétrica e rodovias. V. Ex.^a responderá se desejar.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Perfeitamente, Sr. Presidente, mas gostaria de responder ao nobre Senador Garibaldi Alves Filho.

Com relação a esse ramal, quero tranquilizar ao Senador e ao povo do Rio Grande do Norte: não vamos desativá-lo; ele continuará funcionando.

Agora, efetivamente, vamos diminuir a sua frequência, porque temos a certeza que grande parte da exportação do sal deverá ser feita pelo Porto da Ilha de Areias, no qual estamos investindo 900 milhões de cruzeiros, este ano de 1991, para dar capacidade a esse porto.

Vamos equilibrar: uma parte será pela ferrovia, e vamos fazer uma parte pelo porto que não necessitará desse ramal.

Gostaria de fazer uma outra colocação a V. Ex.^a se me permite. Precisamos ter realidade orçamentária. Não adianta constar a verba no orçamento se não tivermos a receita. Esse o problema que tem acontecido com a questão ferroviária nacional. Precisamos também colocar um pouco da ação das ferrovias e da utilização dos trens para a iniciativa privada. Temos feito isso. Vou dar o exemplo da SR-3, de Belo Hori-

zonte, Minas Gerais. Aí havia um ramal ferroviário que era utilizado na sua quase totalidade, pela indústria de mineração de Minas Gerais e isso tudo era pago com recursos do povo brasileiro. Precisamos inverter essa situação. Então, hoje, o que fizemos? Privatizamos, em certa medida, essa área. E a indústria de mineração teve que se cotizar, teve que se organizar para pagar as locomotivas, aqueles vagões, e fazer com que os ramais funcionassem.

Acredito, então, que deve haver maior participação do setor privado, para que possamos dividir um pouco esse custo. Os ônus da Rede Ferroviária Federal são muito grandes, e ela não tem condições de atender a todos os ramais e a todas as instâncias.

De qualquer sorte, gostaria de fazer este esclarecimento a V. Ex^a: o ramal não será desativado; terá uma diminuição em termos de periodicidade, em termos de intensidade. Por outro lado, investimos novecentos milhões de cruzeiros no Porto de Areias, que substitui grande parte desse transporte.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Nobre Senador Garibaldi Alves Filho, V. Ex^a tem direito à réplica de dois minutos.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO — Sr. Presidente, apenas para pedir um esclarecimento ao Sr. Ministro da Infra-Estrutura, João Santana, quanto a essa desativação parcial. Ela ocorrerá apenas em termos de periodicidade? V. Ex^a teria condições de, no momento, fornecer maiores informações quanto a essa desativação parcial?

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Se V. Ex^a me permite, no momento não tenho esses dados. Mas encaminharei ofício a V. Ex^a, se não hoje, porque não dará tempo, pelo menos amanhã, no mais tardar, esclarecendo qual será a redução de atividades nesse período. Sem dúvida, será do ponto de vista de frequência e intensidade.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO Pois não, Sr. Ministro. Eu faria ainda um apelo para que realmente ela seja a mais parcial possível.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Concedo a palavra ao nobre Senador Amir Lando.

O SR. AMIR LANDO (PMDB — RO) — Sr. Presidente, Sr^s e Srs. Senadores, Sr. Ministro da Infra-Estrutura, a nossa preocupação diz respeito ao Estado de Rondônia. V. Ex^a, Sr. Ministro, referiu-se à conclusão da Hidrelétrica de Samuel. É uma obra que o povo de Rondônia espera para substituir a geração de energia à base da combustão do óleo diesel pela energia hídrica. Mas essa obra vem se arrastando — não é da gestão de V. Ex^a — e o custo inicial, por exemplo, lembro-me de que os jornais falavam em 200 milhões de dólares. Hoje, a última referência que tive já ultrapassava 700 milhões de dólares. V. Ex^a esteve em Porto Velho recentemente. Li suas declarações, dizendo da reativação dessa obra e da sua conclusão.

Mas os jornais nem sempre retratam a realidade. Gostaria, então, de ouvir, de forma definitiva, se 1994 será, realmente, o ano de conclusão dessa obra; se esses recursos, ao menos para o ano que vem, já estão orçamentados e se há aquilo que V. Ex^a falou, a realidade não apenas orçamentária, mas financeira para a realização dessa obra tão importante.

Aqui fica mais um apelo do que propriamente uma indagação. Esperamos, como já ouvimos a declaração de V. Ex^a,

o seu empenho para a conclusão dessa obra. Fica, mais uma vez, o apelo do povo de Rondônia, o qual represento. V. Ex^a sabe da importância dessa obra para o meu Estado, para a Amazônia e para o País. Gostaria de ouvir de V. Ex^a algumas palavras nesse sentido.

Outro ponto é a BR-364, a que V. Ex^a também se referiu. Neste ano, existiram alguns contratos e gostaria de saber o valor para a recuperação do trecho que vai de Cuiabá a Porto Velho.

Especificamente, no que tange a Rondônia, temos 50km entre Vilhena e Pimenta Bueno, mais 60 entre Cacoal e Ji-Paraná. Em síntese, dos 750 temos 300km, em ordem de grandeza, que estão praticamente intrafegáveis. As obras já foram iniciadas, Sr. Ministro; infelizmente, há questão de uma semana, percorrendo a BR-364, senti que estão sendo paralisadas. Não sei se por falta de recursos, ou por alguma dificuldade da parte das empresas que lá estão trabalhando.

Precisamos dessa obra, Sr. Ministro. V. Ex^a conhece a sua importância, é a nossa artéria, é a nossa coronária e, hoje, está obstruída. Estando obstruída, a riqueza, a seiva do Estado de Rondônia não pode ser transportada e, conseqüentemente, há o colapso econômico.

Finalmente, há um ponto que diz respeito a V. Ex^a: é o garimpo de Bom Futuro. Li as razões que levaram o Governo a tomar a decisão do fechamento do garimpo de Bom futuro. Fundamentalmente, embutiu-se nisso o pretexto ecológico, com ações transitando na Justiça etc. Mas, Sr. Ministro, Rondônia tem na sua economia fundamental um tripé, que é a produção agrícola, a extração vegetal e, finalmente, a extração mineral, inviabilizadas, porque não temos acesso ao crédito agrícola acima do Paralelo 13; conseqüentemente, entramos em colapso na produção agrícola. Na exploração madeireira, também praticamente inviabilizada, V. Ex^a sabe das pressões ecológicas nos jornais — a realidade de lá. Até tivemos graves dissidências com a posição rígida do Ibama a esse respeito. É claro que existem problemas de mercado, mas, fundamentalmente, essa pressão contra a extração madeireira tem como fundamento a preservação do meio ambiente. Quanto à exploração mineral, temos o garimpo de Bom Futuro. É verdade que ele fez baixar na Bolsa de Londres a cotação do estanho, de 15 para 6 dólares o quilo. Mas, em Rondônia, havia milhares de pessoas que estavam se beneficiando dessa riqueza, que as empresas de mineração abandonaram. Estive em mãos de muitas empresas — poderíamos citá-las aqui, mas não é preciso perder tempo com isso. Mas os alvarás todos caducaram.

Conseqüentemente, Sr. Ministro, o nosso garimpeiro encontrou essa riqueza, e quando se estava efetivamente distribuindo-a para 10, 12, 15 mil pessoas, no Estado de Rondônia, tivemos esse abrupto corte por decisão do Ministério, cujos motivos não conhecemos. Mas fica o nosso apelo a V. Ex^a no sentido de que mantenha aberto o garimpo de Bom Futuro.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Com a palavra o Ministro da Infra-Estrutura.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Senador Amir Lando, eu queria colocar a V. Ex^a, em relação a Samuel, que as obras já começaram. Estive em Porto Velho, inclusive nas obras, para presenciar a assinatura da ordem de serviço. Temos garantidos 50 milhões de dólares para 1992 e mais 40 milhões de dólares, que teremos de viabilizar durante 1992 para 1993. Com isso terminaremos Samuel.

Faltam 14% para que ela fique pronta. Seria, portanto, um crime não concluí-la, quando se está gastando, queimando óleo diesel com a termelétrica com uma série de problemas para o Estado. Temos já garantidos esses 50 milhões de dólares para 1992. Durante o ano de 1992, se Deus quiser, com a colaboração do Congresso Nacional, chegaremos à viabilização dos outros 40 milhões de dólares para 1993.

O SR. AMIR LANDO — Conte com o apoio e o nosso empenho.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Muito obrigado.

Em relação à BR-364, estamos gastando dentro do passível. O que ocorre é que há vários trechos dessa rodovia em recuperação, onde os contratos já havia caducado, e assim tivemos que proceder a novas concorrências, para que tivéssemos empresas com capacitação para a manutenção. Está lento o processo, e algumas empresas que estão na área temem que não se viabilize essa recuperação. Mas acabamos de transferir 650 milhões de cruzeiros através de convênio, ao Estado de Rondônia, para que o governo, que tem mais agilidade nessa área, possa fazer frente a esse trecho, principalmente o que V. Ex^a citou, Vilhena — Cacoal, que são fundamentais para o escoamento da safra agrícola.

Finalmente coloco para V. Ex^a, em relação ao garimpo de Bom Futuro, que a nossa intenção não é fechar e impedir a sua exploração. Queremos que o garimpo abra e tenha uma exploração ordenada, porque a exploração que vimos lá era perversa ao meio ambiente. Conheço a área, assim como V. Ex^a, já a sobrevôei e estive no próprio solo, e aquilo é uma ação extremamente complicada. Sei da preocupação que V. Ex^a tem com relação aos garimpeiros ali localizados, mas com todo respeito que tenho pela sua pessoa e aos garimpeiros, tenho dúvidas até que ponto, efetivamente, são garimpeiros que ali estão ou se não são empresas mal organizadas tentando um tipo de exploração danosa à economia nacional, fazendo com que haja, inclusive, contrabando em excesso e prejuízo internacional. Queremos retornar para o Estado a capacidade de direcionamento e ordenamento daquele garimpo, para reabrir aquela área; primeiro, com a exigência de recuperação ambiental; segundo, com disciplina e organização na exploração da cassiterita e na sua comercialização. É isto que desejamos. Não queremos paralisar de forma definitiva, em nenhum momento, o garimpo de Bom Futuro.

Achamos que aquele garimpo precisa de ordenamento na sua exploração, para que não tenhamos danos, seja de natureza ambiental ou econômica internacional para as divisas e para a economia brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — V. Ex^a deseja a réplica, Senador Amir Lando?

O SR. AMIR LANDO — Eu gostaria muito, nobre Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — V. Ex^a dispõe de dois minutos.

O SR. AMIR LANDO — Com relação à atividade garimpeira, eu gostaria de fazer uma colocação e não propriamente uma indagação.

É necessário que se discipline essa profissão. Existem outros critérios científicos que permitem perfeitamente distinguir o que seja garimpagem de mineração propriamente dita.

Neste particular observamos que não somente no Governo do Presidente Collor, mas em todos os Governos, desde o de Getúlio Vargas — certa vez fiz uma pesquisa sobre essa matéria —, esboça-se um uma perspectiva de regulamentação e definição dessa profissão, mas, na realidade, ela sempre foi marginalizada. Hoje, o garimpeiro é um homem fora da lei.

Embora até a Constituição o garanta, mas, fora daí, fora da estrita letra morta das leis, ele sempre foi um marginal. É preciso discipliná-la, porque é uma atividade importante para o País. A descoberta de riquezas incomensuráveis, sobretudo na Amazônia, nesses confins, nesses páramos remotos, que só a aventura e o destemor do garimpeiro levam à descoberta dessas riquezas para a Nação, para o País e para o povo brasileiro, precisa de disciplina.

Eu gostaria de ver de V. Ex^a o empenho nesse sentido. Evidentemente que o Congresso Nacional, creio, não faltará com a sua colaboração, mas é importante que essa iniciativa venha do Poder Executivo, porque só assim teremos isso disciplinado. E só o Poder Executivo, me parece, poderá ser árbitro dessa grande questão, porque V. Ex^a sabe, são interesses contrariados. As mineradoras querem, de certa maneira, todos os privilégios e os garimpeiros ficam só com as descobertas dessas grandes riquezas. Poderíamos prolongar essa questão, mas o tempo é curto e o Regimento é rígido.

Por isso, deixamos aqui o apelo a V. Ex^a, em nome do Estado de Rondônia, para que essas obras, por nós mencionados, sejam concluídas. Isso é fundamental para a autonomia econômica do Estado de Rondônia, porque o nosso Estado ainda é dependente da União, e talvez ainda o será por alguns anos. Mas o esforço do Governo Federal poderá alavancar Rondônia a um estágio de desenvolvimento, para que o Estado possa andar com as próprias pernas.

Especialmente, quanto à questão do garimpo, concordo com V. Ex^a; é preciso disciplinamento, mas o que se vê até agora é que os Governos ficam ausentes, deixam as coisas se deteriorarem e, por fim, a solução é sempre essa: fecham-se os garimpos. Acho que a disciplina dessa matéria é mais ampla para o futuro, para que se possa resolver essa questão a nível nacional.

Fica o meu apelo a V. Ex^a

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — V. Ex^a deseja a tréplica?

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Eu gostaria apenas de dizer que recebo o apelo do nobre Senador Amir Lando, respondendo que estamos trabalhando há alguns meses, com um grupo muito forte nessa área de mineração, inclusive com o apoio do Banco Mundial, com recursos, no sentido do reaparelhamento do próprio DNPM e da CPRM. Esperamos, brevemente, colocar uma regra clara e dar um alento muito forte à mineração como um todo, seja na atividade garimpeira, seja na de mineração por excelência.

Recebo o apelo, e tenho a certeza de que V. Ex^a terá boas notícias o mais rápido possível.

O SR. AMIR LANDO — Muito obrigado a V. Ex^a

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Concedo a palavra ao nobre Senador Carlos Patrocínio.

O SR. CARLOS PATROCÍNIO (PFL — TO) — Sr. Presidente, Sr. Ministro inicialmente, Sr. Ministro João Santana,

congratulamó-nos com V. Ex^a pela sua **performance** à frente da Secretaria da Administração, anteriormente, embora nunca tenhamos entendido muito bem o capítulo das disponibilidades. Mas parece que agora os servidores irão voltar, através de remanejamento para os demais órgãos da administração pública. Então, creio que essa questão já está encerrada, e também que ainda resta alguma coisa a fazer na Secretaria da Administração.

E agora V. Ex^a à frente desse megaministério, o MIN-FRA; efetivamente pela sua posição, às vezes não muito política, que não agrada a todos, mas particularmente muito me apraz o estilo de V. Ex^a, pela sua maneira de ser, porque acho que o Brasil, na realidade, está precisando de homens que nem sempre falem “sim”, às vezes temos que negar algumas coisas. Mas eu gostaria tão-somente de fazer uma pergunta no que concerne à continuidade da Ferrovia Norte-Sul.

Sou Parlamentar do Estado do Tocantins, e lembro-me do compromisso assumido pelo então candidato à Presidência da República, Doutor Fernando Collor de Mello, com todos os segmentos partidários que o apoiaram no Estado do Maranhão e também no meu Estado do Tocantins. Tivemos a oportunidade de estar presente em dois eventos, quando Sua Excelência se comprometeu a dar continuidade àquela obra.

Vejo com satisfação que já estão alocados na Mensagem Orçamentária da União enviada ao Congresso Nacional, cerca de 5 bilhões e 800 milhões consignados à Ferrovia Norte-Sul.

Sr. Ministro, devido às inúmeras pressões que o Governo tem sofrido dos políticos daquela região, quero, pessoalmente, dizer que o Governo Federal estabeleceu um projeto denominado Corredor de Exportação Norte que viabilizaria, segundo os dados técnicos, a continuidade da Ferrovia Norte-Sul; destinaria, então, cerca de 50 milhões de dólares anuais para desenvolver a produção de grãos, principalmente ao Sul do Maranhão, na região de Balsas. A continuidade da Ferrovia Norte-Sul, cuja ponte sobre o rio Tocantins já está com os pilares construídos, e o material adquirido da USIMEC, segundo tenho conhecimento, implica, também, investimento dessa ordem no famoso Bico do Papagaio, no meu Estado, onde solucionaríamos, de uma vez por todas, o problema fundiário, e da miséria que campeia naquela região.

Perguntaria, também, a V. Ex^a o que o Governo Federal pensa efetivamente sobre essa ferrovia.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Tem a palavra o nobre Ministro.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Nobre Senador Carlos Patrocínio, agradeço a V. Ex^a pelas gentis palavras que dirigiu a nossa pessoa.

Embora não seja o tema de hoje, poderemos, qualquer dia, discutir sobre a questão da disponibilidade. Também, até hoje, não entendi por que a disponibilidade está na Constituição, se não há diferença entre os dois regimes de tratamento: na bibliografia, jurisprudência, norma jurídica existente sobre o tema e a decisão da Corte Maior de Justiça sobre essa questão. No entanto, decisões da Justiça não se discutem; cumpre-se — vamos cumpri-las, resignados, mas sem entendê-las.

Mas gostaria de falar a V. Ex^a especificamente sobre o tema Norte-Sul. Em primeiro lugar, queremos colocar que ninguém duvida da necessidade de uma integração de transportes entre o Norte e o Sul e o Leste e o Oeste do Brasil. Sabemos o quanto essa integração está atrasada e, inclusive,

o quanto o modal ferroviário-hidroviário tem sido discriminado em termos dessa interligação. Então, todos temos de enviar o máximo de esforços, dentro da capacidade do Estado, nas áreas de conjuntura, carreando recursos para a construção dessa obra, fundamental à integração definitiva do País.

O que pensamos sobre a Ferrovia Norte Sul? Como disse V. Ex^a, há, hoje, uma crise financeira sem proporções e talvez seja essa a natureza principal da crise brasileira. Estávamos com as obras praticamente paralisadas por falta de recursos, mas já temos construídos cerca de 100km. O Governo, neste momento, entendeu como obrigação inicial viabilizar esses 10 km, por considerar que se deva dar continuidade a esse projeto, para que mantenhamos essa interligação Norte-Sul e Leste-Oeste, em termos de transporte no Brasil. Para tanto, estamos pensando na questão do corredor-exportação e fizemos gastos, este ano, com o reequipamento daqueles armazéns que já existem no final da ferrovia, com capacidade para efetuar o embarque agrícola naquele momento. A Vale do Rio Doce, inclusive, passou a operar esses 100km, porque possui uma excelência muito maior em termos de operação ferroviária do que a rede ferroviária nacional, além de estar buscando, afora projetos agrícolas, a possibilidade de deslocar projetos importantes de papel e celulose, tendo em vista as importações, para aquela região do Brasil.

Se tivéssemos recursos suficientes, a ferrovia puxaria o desenvolvimento. Mas temos que inverter e fazer o desenvolvimento puxar a ferrovia. Se tivermos a felicidade da recuperação rápida do Estado, avançaremos as obras.

Neste momento, o projeto do Governo para essa área é a Vale do Rio Doce fazer a operação e buscar capitais privados para montar os projetos de papel e celulose na região; o Banco do Brasil colocar financiamentos extras para a safra agrícola; e o investimento para o término daquela infra-estrutura, que já estava praticamente pronta, em termos de armazenamento e embarque de grãos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Senador Carlos Patrocínio, se V. Ex^a desejar a réplica, terá dois minutos.

O SR. CARLOS PATROCÍNIO — Eu gostaria de indagar a V. Ex^a se é intenção do Governo extinguir a VALEC e entregar a Ferrovia Norte-Sul para a Companhia Vale do Rio Doce.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Consideramos que não há necessidade de uma empresa específica para conduzir essa ferrovia. A intenção do Governo é transferir o patrimônio da Ferrovia Norte-Sul para a Rede Ferroviária Federal, que tem a missão institucional, inclusive, de construção da infra-estrutura ferroviária e de sua administração, mas a operação ficando a cargo da Companhia Vale do Rio Doce.

Consideramos que a Vale do Rio Doce, até por sua presença tradicional, na área ferroviária, naquela região, é a empresa com maior capacidade e potencialidade para viabilizar a operação dessa ferrovia. A Ferrovia Carajás hoje existe porque a Vale do Rio Doce estava presente e conseguiu trazer investimentos estrangeiros privados e viabilizar não só a ferrovia como portos, na Região Amazônica e no próprio Estado do Maranhão.

O SR. CARLOS PATROCÍNIO — Muito obrigado.

Dou-me por satisfeito e creio que o Presidente também, com as respostas de V. Ex^a

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Concedo a palavra ao nobre Senador Pedro Simon.

O SR. PEDRO SIMON (PMDB — RS) — Sr. Presidente, Sr. Ministro, pediria a V. Exª a gentileza de permitir, no mesmo momento em que V. Exª fala nas questões da Amazônia, que eu faça menção a um tema com relação à região Sul, já que V. Exª, respondendo a uma pergunta ao Senador Esperidião Amin, abordou a matéria.

Trata-se da construção de uma ponte entre São Borja e São Tomé, portanto, entre Brasil e Argentina, uma questão que vem de longe, há uns quatro anos.

Conta-se que, quando o ex-Presidente Getúlio Vargas, em 1930, assumiu a Presidência da República, os gaúchos de São Borja, a cavalo, foram ao Rio de Janeiro em visita ao Presidente. Depois de receber um e outro, perguntou a um prefeito: "O que vocês querem de mim?" Como gaúcho, mais que depressa, este respondeu: "A ponte..." Quando ia terminar, o fazendeiro mais rico disse: "Não fala isso! Agora, o Dr. Getúlio Vargas cuida do Brasil; de São Borja cuidamos nós." E a ponte não saiu até hoje.

A grande verdade é que, desde o Governo do ex-Presidente Sarney e depois o nosso Governo do Estado, esse nicho de integração começou, em termos de Mercosul, pelo trabalho que São Borja e São Tomé fizeram na integração daquelas duas regiões com a construção dessa ponte, um dos acessos a que V. Exª se referiu muito bem, de ligação do Atlântico com o Pacífico, através do Porto de Rio Grande com um dos portos do Chile.

Os governos Sarney e Menem fizeram todos os entendimentos e o primeiro ato — V. Exª deve se lembrar muito bem — do Presidente Collor, após tomar posse, no dia seguinte, às 10 horas da manhã, foi a ratificação de que a ponte seria construída.

Chega a ser triste, Sr. Ministro, a discussão em torno de uma ponte singela, de não mais do que 1.000 metros. Primeiro, o nosso governo diz que ela tem que ser privada, pois o Governo não em em que intervir. Repare V. Exª que é algo em torno de 35 milhões de dólares, se muito. Faz-se um edital, Brasil e Argentina, para não ser cumprido, diante da exigência de um hotel cinco estrelas, em uma hora em que se está falando em integração, e não apareceu ninguém que se interessasse. Estamos, até hoje, na expectativa de um segundo edital.

Admiro-o, mas não sei como V. Exª dorme. Lembro-me, quando ia falar com o Dr. Aureliano Chaves, S. Exª me dizia que o Ministério era uma loucura, porque, apesar de ser ele o Ministro, a Petrobrás era a Petrobrás, a Eletrobrás era Eletrobrás, cada um agia independentemente e ele fingia que compreendia; ou seja, fingia que mandava e eles, mais ou menos, davam a entender que obedeciam.

V. Exª, por sua vez, está coordenando praticamente toda a infra-estrutura deste País. E em meio a esse mundo que V. Exª dirige, sei que não é fácil, uma pontezinha de importância tão insignificante talvez não conste da pauta de V. Exª. Mas, para nós, é uma questão de honra, é primordial, da maior importância e significado.

Sei, Sr. Presidente, que estou invertendo um pouco a questão, porque deveria falar sobre a Amazônia e venho falar sobre outra questão, a respeito da qual V. Exª pode até dizer que não tem por que responder.

Mas, aproveitando a presença de V. Exª no Senado Federal, em nome do Rio Grande do Sul, faço um apelo: vamos

fazer esse edital, vamos olhar com boa vontade a construção dessa ponte, vamos dizer às pessoas que essa ponte é para sair, porque o que comentam é que estamos ganhando tempo para que ela não saia. Há muita conversa e reuniões da comissão, mas dizem que há pessoas no segundo escalão que impedem a construção da ponte.

E não há lógica para tal atitude em relação a uma região histórica como aquela, da qual tivemos dois presidentes da República; uma região tão importante, onde a integração já existia ao longo do tempo e da história.

Não creio que mereça tratamento desse estilo e desse jaez, que, diga-se de passagem, é contrário ao pensamento do Presidente Collor. Não só Sua Excelência, durante a sua campanha, fez questão de dizer que era a favor da construção, mas também — repito — como primeiro ato do seu Governo, no dia seguinte a sua posse — eu estava presente e todo o Rio Grande do Sul — Sua Excelência e o Presidente Menem fizeram questão de assinar, no Palácio da Alvorada, a ratificação de que o Governo construiria a ponte o mais breve possível.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Por mais respeitável que seja o interlocutor, no caso, o nobre Senador pelo Rio Grande do Sul, Pedro Simon, V. Exª não será obrigado a respondê-lo. Fa-lo-á se desejar.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Mas o faço com grande prazer.

Nobre Senador Pedro Simon, gostaria de informar a V. Exª que acredito que logo nos primeiros meses do próximo ano teremos um novo edital, praticamente pronto. O primeiro, V. Exª tem razão, foi julgado deserto, porque as especificações eram realmente enormes. Há, agora, o trabalho de convencer os nossos amigos de Santo Tomé, na Argentina, de que eles têm que ser um pouco mais simples nas coisas que pensam. Estamos reduzindo a altura, de 28 para 18 metros, muito razoável, para que a parte ferroviária — sendo uma ponte rododotferroviária — fique na lateral da ponte, não no centro, como era originalmente, o que torna o trabalho mais barato e mais fácil. Fundamentalmente, estamos reduzindo o plano. Para V. Exª ter uma idéia, a proposta do primeiro edital era que a aduana do lado argentino tivesse mil metros, com grades — caberia toda a população de Santo Tomé, na aduana. Então, estamos convencendo-os de que deve ser uma ponte mais simples e eficaz.

— Espero dar essa boa notícia a V. Exª, a todo o povo do Rio Grande do Sul e ao Presidente, que me cobra insistentemente a realização dessa obra, o cumprimento desse compromisso de campanha é, também, com os nossos irmãos argentinos, logo no começo do ano vindouro. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — V. Exª tem direito a réplica, nobre Senador.

O SR. PEDRO SIMON — A réplica pode ser outra pergunta.

Agradeço muito a gentileza de V. Exª. Tenho certeza de que o Rio Grande do Sul vai ficar muito satisfeito com a informação que V. Exª está transmitindo agora.

Ontem aqui estive o Ministro Jarbas Passarinho. Eu faria questão absoluta de estar presente, mas, no mesmo horário, encontrava-me na Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, durante a convocação do Presidente do BN-

DES para falar sobre a privatização da Aços Finos Piratini, do Pólo Petroquímico do Sul.

O assunto é a Amazônia. Lamentavelmente, não estive em plenário durante a reunião de ontem, mas creio que sendo V. Ex^a um dos mais importantes e representativos ministros deste País, posso dizer a V. Ex^a o que eu diria, de certa forma, ao Ministro Jarbas Passarinho no dia de ontem.

Não discuto; defendo, tenho simpatia muito grande pela causa indígena, tenho respeito muito grande pela ecologia. Considero esta uma questão muito séria; temos responsabilidades e compromissos para resgatar a história. O que pergunto é o seguinte: Por que a região que se entregou como reserva para os Ianomami é a fronteira com a Venezuela? E por que do lado de lá da fronteira com a Venezuela, a região é a fronteira com o Brasil? Quer dizer, delimita-se no mapa e, de repente, coloca-se, do lado de cá, fronteira com a Venezuela, do lado de lá fronteira com o Brasil — Ianomami no Brasil é Ianomami na Venezuela. Por que região de fronteira? Por que não para cá da fronteira?

Diz o Ministro que a Constituição fala na reserva indígena, mas a Constituição também fala em zona de fronteira. E parece-me que, em termos de segurança, a região de fronteira é muito importante.

Sei que o Ministro Jarbas Passarinho disse que não é para se assustar tanto — do Ministro Passarinho também não me assusta. Mas se olharmos a história dos povos e nações pelo mundo afora, não sei o que pode acontecer amanhã, quando há reserva de fronteira de cá e reserva de fronteira de lá, a mesma nação indígena do lado de cá e do lado de lá. Não sei, sinceramente, se não estamos criando algo não necessário.

Por que não criar a reserva dentro desse imenso território, ali mesmo naquela região, respeitando a região de fronteira? Por que não estabelecer exatamente uma região intermediária, que é a região de fronteira? É o que diz o texto da Constituição. Por que depender de confiança nos americanos — que não tenho — ou na ONU? Realmente não sei.

Volto a repetir que se faça reserva. Não discuto reserva, tamanho, absolutamente coisa alguma. Essa é outra questão. Andei por toda aquela região, falei com todos eles e li documentos que mencionam exatamente isso. Aquela é uma região internacional. Os Ianomami são uma Nação em mais de um país. Para que criar uma situação como essa? Para que buscar uma questão que não existe?

Durante muito tempo fiz muitas reservas aos militares. Será que só porque os militares acham que é assim, vamos achar que é ao contrário? E será mesmo que os militares querem aparecer, querem mostrar ou inventar uma causa? Será que é por aí? Não sei. Uma coisa me diz que nós, principalmente do Senado da República, temos condições de olhar para os Ianomami, para o meio ambiente e para tudo que fizermos. Mas sobre as questões da nossa soberania, do nosso território temos responsabilidades; se podemos fazer as duas coisas, por que não fazê-las? Alguém haverá de rejeitar de protestar se cumprirmos a Constituição nas suas Disposições Constitucionais Transitórias, ao reservarmos áreas e, ao mesmo tempo, cumprirmos a Constituição, na sua disposição permanente, quanto a áreas de fronteira? Peço desculpas, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — V. Ex^a está em réplica. E o prazo seria apenas de dois minutos e V. Ex^a já fala há seis minutos.

O SR. PEDRO SIMON — E já conclui!

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — V. Ex^a deseja tréplica, Sr. Ministro João Santana?

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Desejo.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — V. Ex^a tem dois minutos.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Não mais que isso.

Meu caro Senador Pedro Simon, positivamente, eu não poderia discorrer tecnicamente a respeito da opção feita pelo Ministério da Justiça, pela Funai pelo Governo e pelo Presidente Fernando Collor sobre a demarcação da terra Ianomami.

O SR. PEDRO SIMON — Nem eu!

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Mas, pelo que li no edital, a possibilidade de vigília da fronteira está plenamente garantida, e o instrumento principal dessa vigília, que são as nossas Forças Armadas, terá toda a possibilidade de exercer esse seu mister e essa sua razão institucional.

Para mim, o fundamental da demarcação e do cumprimento da Constituição, no que toca ao resgate da reserva para os Ianomami, é que resgatemos a crença em nós mesmos, que não tenhamos medo de um povo cuja existência data talvez da pré-história, dos nossos mais remotos ancestrais. É uma das últimas oportunidades vivas que a sociedade moderna tem de conviver e de respeitar uma cultura tão antiga e que ainda existe.

Então, acredito que em hipótese alguma devemos ter medo de nós mesmos.

E quero afiançar a V. Ex^a que se o Presidente Fernando Collor, no seu Governo, decidiu-se por demarcar as terras dos Ianomami, não o fez, em hipótese alguma, por temer os Estados Unidos da América, a ONU ou qualquer outra entidade internacional; o fez por respeitar a consciência humana, a consciência de humanidade. E entregou o que é de direito a seis ou sete mil — não mais — indivíduos que representam e participam de uma civilização histórica. Não temos medo dessa civilização; é isso que nós leva a ter respeito por ela.

Muito obrigado, Sr. Senador.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Concedo a palavra ao nobre Senador Amazonino Mendes.

O SR. AMAZONINO MENDES (PDC — AM) — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Senadores, para ser breve nas duas ou três perguntas que pretendo encaminhar, serei bem incisivo.

Em primeiro plano, acho que a questão energética brasileira é extremamente angustiante. E no que se refere à região amazônica, notadamente à Amazônia Ocidental, extremamente grave, porque nos grandes centros urbanos, e particularmente no caso da capital do meu Estado, Manaus, estamos à mercê de uma hidrelétrica, que é Balbina, muito discutida. A demanda energética e o próprio parque industrial localizado na área nos autorizam a imaginar que, brevemente, aquela cidade vai entrar em blecaute. Por outro lado, temos os empecilhos naturais decorrentes da falta de política ecológica neste País. Não temos, efetivamente, nenhuma definição do que

se pode deixar de fazer. No máximo, temos as proibições, e elas, de modo genérico, não nos induzem a admitir, por exemplo, que se possa ter uma hidrelétrica a mais, para o caso de Cachoeira Porteira, aqui defendida brilhantemente pelo Senador paraense, Presidente da Comissão que trata da Rio-92, no Senado.

Mas temos uma ocorrência importantíssima já detectada, que é o gás, que não é poluente. Todos os estudos levados a efeito até então, de várias procedências, demonstram que é algo que pode ser feito até com o capital de terceiros, em termos de concessão, e rapidamente poderíamos ter isso resolvido.

Confesso ao ilustre Ministro que me causa espécie verificar que até então no Brasil — há mais de cinco anos se tem conhecimento disso — não se tem notícia de uma tomada de posição efetiva sobre essa matéria, até porque ela era consentânea com essa falta de política ecológica.

A primeira pergunta é se há alguma coisa nesse sentido, e o que haveria de concreto com relação a uma possível usina de gás geradora de energia elétrica na região de Urucu.

A segunda pergunta é a seguinte: salvo engano, na década de 40 foram definidos, de regulamento em regulamento, os custos e fretes dos transportes fluviais e marítimos no Brasil. Estranhamente, os fretes fluviais são nove vezes mais caros do que os marítimos. Regiões encravadas na Amazônia Ocidental padecem desesperadamente dessa coisa antiga, avoenga, da década de 40, de tal sorte que os custos das mercadorias, na Amazônia Ocidental, são extremamente apenados em função dessa incongruência; e agora, mais do que nunca, prejudicados com a nova política desenvolvida, com a qual se acabou com a equalização dos preços dos combustíveis.

Pergunto a V. Ex^a se esses aspectos levantados estão sendo objeto de análise pelo Ministério da Infra-Estrutura, e se há algo de concreto em vista?

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Nobre Senador Amazonino Mendes, gostaria de colocar a V. Ex^a que, dadas as preocupações que temos com a região Norte na questão energética, particularmente com o Amazonas, nunca a região Norte, especificamente Manaus, teve o atendimento, em termos de energia elétrica e termelétrica, que está tendo hoje. Procurando sanar uma série de problemas quanto a pagamento de contas, de diesel, o que fazia com que os Estados arcassem com esse ônus, conseguimos corrigir velhos erros do passado, inclusive o decreto de compensação, que passará a vigorar a partir do primeiro mês do ano que vem, que não podia vigorar anteriormente, porque, por determinações legais, era impossível que tal ocorresse.

Estamos olhando com intensa preocupação a área. Cachoeira Porteira é uma obra fundamental que vamos realizar. Na nossa opinião e dos nossos técnicos, ela não cria qualquer problema ecológico; as pessoas da região consideram a hidrelétrica perfeitamente factível e viável.

Agora, V. Ex^a tocou num ponto fundamental e importante, a questão do gás natural.

O Presidente Fernando Collor acabou de aprovar, há questão de 15 dias, um projeto de alteração da matriz energética brasileira, no qual colocamos o gás natural como um importante modal. Alguma coisa, inclusive, já está ocorrendo; temos verificado até o incremento rápido do uso do gás natural como combustível para transportes coletivos, quer sejam ônibus ou táxis, nas principais cidades do Brasil.

Em relação à Amazônia, temos, primeiro, um projeto fundamental que está sendo desenvolvido pela Portobrás, o Projeto de Urucu, de pesquisa e exploração das reservas de gás natural na Amazônia. Há determinação e estamos conseguindo manter, a muito custo, todo o cronograma das obras de Urucu em dia; e, num segundo avanço, viabilizar a compatibilização entre a utilização do gás natural, que existe na Amazônia, em Urucu e em outras bacias que são muito importantes, com a importação de gás do Peru, basicamente de Camisea. Se compatibilizarmos isso — e o Peru tem muito interesse que tal ocorra, porque não consegue levar esse gás, para o litoral, devido aos andes, então, terá que exportar para o Brasil. Se viabilizarmos essa importação, o que é muito possível, teremos um projeto compartilhado de gás que terá, não só os mananciais de Urucu e outros, na Amazônia, mas a importação de gás natural do Peru, de Camisea. Poderemos ter a região Norte, integralmente ou em grande parte, abastecida por termelétricas movidas a gás natural, com o que superaremos a questão ecológica, não só do ponto de vista do desmatamento, de se ferir a mata e toda a composição do sistema amazônico, como também no sentido da queima do petróleo, com relação à poluição e à energia.

Estamos trabalhando muito firmemente, porque esse é um projeto claro. A Secretaria Nacional de Energia tem uma comissão que está viabilizando esse projeto, está estudando-o, e a Petrobrás, posso afirmar a V. Ex^a, mudou totalmente de postura em relação à questão do gás natural, particularmente nos últimos meses, até porque o Presidente atual da Petrobrás, Dr. Ernesto Weber, é um entusiasta, sempre foi, do gás natural enquanto componente da matriz energética.

Eram as informações que gostaria de dar a V. Ex^a, e acredito que pouco a pouco estaremos realizando esse projeto, alterando e colocando essa alternativa de termelétrica movida a gás, em substituição à hidrelétrica e à termelétrica movida a diesel.

O SR. AMAZONINO MENDES — Gostaria apenas de acrescentar duas coisas, Sr. Presidente.

E há uma pergunta que parece que o Sr. Ministro não se lembrou de responder, a propósito da política de fretes.

Gostaria de, depois, tecer rápidas considerações sobre as colocações a respeito de energia.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Peço desculpas a V. Ex^a por não haver tocado nesse assunto. Acharmos que o transporte hidroviário no Brasil padecia de dois males: primeiro, a falta de investimentos em infraestrutura de hidrovias no País.

Nas regiões Norte e Sul era mais em termos de infraestrutura portuária, empurradores de outros tipos de investimentos, porque há, realmente, grandes hidrovias naturais e perfeitamente navegáveis. Havia falta de investimentos em todo o País. Para a década de 90 temos, dentro do nosso plano, investimentos sete vezes maiores em hidrovias, em infraestrutura hidroviária, do que na década de 80, o que incentiva e facilita a atuação do ponto de vista desse mercado de transporte hidroviário.

Por outra sorte, verificamos que esse era um setor muito caracterizado, com cartórios muito fortes trabalhando dentro do setor hidroviário nacional. Em outubro do ano passado, assinamos algumas portarias e revogamos outra. Aliás, falei em outubro do ano passado, mas foi em outubro deste ano — de 1991 — que assinamos essas portarias, que concedem

liberdade de tráfego, livre concorrência, compra e venda de embarcações e liberdade tarifárias. Com tais incentivos, inclusive com linhas que o BNDES e o BAS colocam à disposição e — não sei se V. Ex^a estava aqui no momento em que esse fato foi citado — mas uma dessas linhas até foi colocada para uma nova empresa privada que a pleiteou, e que deve investir na região da Amazônia, em termos de transporte hidroviário, de cabotagem interna. Esperamos que tenhamos, rapidamente novas empresas, gerando, portanto, melhores serviços e melhores preços. No Ministério da Infra-Estrutura, estamos trabalhando com essas linhas mestras no sentido de incentivar a cabotagem interna e a atuação do transporte hidroviário.

Desculpe-me por ter esquecido essa parte da pergunta, mas espero que agora tenho respondido a V. Ex^a. Muito obrigado.

O SR. AMAZONINO MENDES — Não há dúvida, Ministro, que a política de liberdade de preços no setor, seja a mais consentânea. No que diz respeito à questão energética, quero lembrar apenas o seguinte. Estamos evidentemente atrasados em face da carência de recursos que tem o País, necessitando investir bilhões de dólares anuais para poder atender à demanda hoje existente, sem levar em conta a prevista para o futuro. Parto do pressuposto que para fazer uma obra monumental, como Cachoeira Porteira — uma obra que apoio, diga-se de passagem —, o Brasil teria que buscar recursos no exterior.

Sem embargo do Ministro nos afirmam que seus técnicos entendem que aquela hidrolétrica não traria nenhum inconveniente de caráter ecológico, muito dificilmente encontraríamos o mesmo entendimento nas áreas que defendem a ecologia no Brasil e no exterior, sobretudo. Então, teríamos que buscar recursos no exterior e, nesse caso, acredito que dificilmente os obteríamos para fazermos essa obra.

Mas a obra do gás, no meu entendimento, não entraria em nenhum tipo de conflito nessa área. Seria uma obra mais aconselhável, no meu ponto de vista, em termos prioritários, para ser realizada com rapidez. Ademais, para terminar a observação, diria a V. Ex^a que a região do Urucu é considerada uma das mais prósperas do Brasil produzindo, hoje, dois a três mil barris, a com capacidade de produzir, segundo informações, sessenta mil barris a o que mereceria, como diz V. Ex^a, tratamento especial por parte da Petrobrás, pelo que apresso-me, e nome da minha terra, em cumprimentá-lo.

Entretanto, gostaria de chamar a atenção para um fator que tem constrangido muito a todos nós. É que, até então, com relação a essa usina de gás, não temos visto nada de concreto. V. Ex^a nos trouxe duas informações: primeiro, está no rol da matricialidade brasileira a geração de energia e, segundo, estaria no entusiasmo do Presidente da Petrobrás. Quer dizer, em cinco anos conseguimos lograr apenas esses dois pontos positivos: o Presidente Collor arrola o gás como ponto prioritário, básico, matricial, energético e ganhamos agora o entusiasmo do Presidente da Petrobrás.

Mas, não há dúvida, subsiste ainda o grande questionamento do porquê, ao longo desses cinco anos, concretamente não fizemos nada.

Muito obrigado.

Durante a interpelação do Sr. Amazonino Mendes, o Sr. Alexandre Costa, 1º Vice-Presidente, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Beni Veras, Suplente de Secretário.

Durante a Interpelação do Sr. Amazonino Mendes, o Sr. Beni Veras, Suplente de Secretário, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Carlos De'Carli, 2º Vice-Presidente.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Permite V. Ex^a a tréplica, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — V. Ex^a tem a palavra para a tréplica, após o que suspenderei a sessão por três minutos.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Caro Senador, gostaria também de corroborar com V. Ex^a. Não entendo por que tanto tempo se demorou para que tivéssemos uma posição firme em termos de mudança de matriz energética e de colocação, não só do gás natural, mas de outros modais de energia que poderiam e podem integrar a matriz energética básica brasileira.

Mas gostaria de dizer a V. Ex^a primeiramente, que entendo que Urucu e Cachoeira Porteira não competem entre si, complementam-se e, em segundo lugar, que há bem mais do que a determinação do Presidente de colocar o gás natural na matriz; assim como, há bem mais do que o envolvimento e entusiasmo do Presidente da Petrobrás. Urucu está em marcha acelerada; estamos fazendo os investimentos necessários, inclusive, com esforço da Petrobrás, que não retirou nenhum centavo do Projeto Urucu; pelo contrário, colocou ainda mais dinheiro e recursos humanos em Urucu. Além disso, ontem mesmo, o Presidente Weber esteve na Bolívia e no Peru, para tentar viabilizar os projetos de importação. Gostaria de dizer a V. Ex^a que, particularmente, no que se refere à utilização de Camisea que interessa mais à região Norte; há um grande interesse da iniciativa privada nacional e internacional, em participar, junto com a eletrobrás e a Petrobrás, desse projeto de construção de gasoduto de utilização do gás natural de Camisea.

Então, sei que são projetos difíceis, de envergadura, mas os acredito viáveis, porque são necessários, e por não competirem um com o outro. Acredito que possamos alavancar recursos internacionais da iniciativa privada. E, principalmente aí, dou razão a V. Ex^a, quanto ao projeto de gás natural. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — A Presidência vai suspender a sessão.

Está suspensa a sessão.

(Suspensa às 17h07min, a sessão é reaberta às 17h12 min.)

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — Está reaberta a sessão.

Concedo a palavra ao nobre Senador Aureo Mello. (Pausa.)

Nobre Senador Aureo Mello, V. Ex^a dispõe de cinco minutos para formular suas perguntas, a fim de que o Sr. Ministro responda também em cinco minutos; depois V. Ex^a terá dois minutos para comentar a réplica, para que o Sr. Ministro, também em dois minutos, faça a tréplica.

O SR. AUREO MELLO (PRN — AM) — Sr. Presidente, Sr. Ministro João Santana, é com grande prazer que assomo esta tribuna para interpelar a V. Ex^a e cumprimentá-lo.

Inicialmente, como velho defensor da tese de que a navegação fluvial na Amazônia é mais útil e mais importante do

que o transporte terrestre, quero perguntar a V. Exª como anda a navegação fluvial na Amazônia, principalmente no concernente à ENASA — Empresa de Navegação da Amazônia, S.A., que foi incluída na relação das empresas paraestatais que seriam privatizadas e que até agora não o foi, despertando curiosidade, principalmente porque os outros meios de transporte para a nossa região são realmente precários e difíceis. De maneira que ela é a minha pergunta inicial.

Tomo a liberdade de formular as minhas perguntas, mas por uma, dentro do espaço que nos é cabido, e aceitar as respostas de V. Exª também dentro desse prazo, a seguir formulando outra, e, finalmente outra, porque são apenas três as perguntas que desejo formular a V. Exª, se a Mesa não se opuser a isso.

O SR. PRESIDENTE (Carlos De Carli) — Nobre Senador Aureo Mello, existe um critério que normalmente usamos, embasados no Regimento da Casa, e, em função dessas normas e critérios do Regimento propriamente dito, V. Exª, como disse antes, terá que formular todas as suas perguntas em cinco minutos, para que S. Exª o Ministro as responda também em cinco minutos.

Vou considerar os seus cinco minutos a partir deste momento, para que V. Exª possa formular suas perguntas com bastante precisão e calma.

O SR. AURELO MELLO — Muito obrigado. Perfeitamente!

É que, ontem, fizemos dessa maneira a formulação das perguntas ao Ministro Jarbas Passarinho e deu muito certo, foi uma forma de escandir melhor as respostas.

A minha pergunta. Em primeiro lugar, gostaria de saber qual a situação dos transportes fluviais do Amazonas e, ao mesmo tempo, a dos portos dos diversos municípios, das diversas cidades, entre os quais, os portos de Rondônia e de Parintins, para ser mais preciso nessa formulação.

Em segundo lugar, a segunda pergunta é sobre a retirada do ônibus-leito da Transbrasiliana, que fazia a rota Brasília—Belém, Belém—Brasília. A informação prestada pelo Sr. Walderi da Motta, responsável pelo atendimento junto ao público, e ao Departamento de Pessoal daquela empresa, é que por causa do baixo fluxo de passageiros, a Transbrasiliana fez uma carta ao DNER expondo os motivos solicitando o cancelamento dos ônibus-leito. O DNER aprovou o pedido, sustentando as viagens. O Sr. Walderi acrescentou que mesmo as viagens por ônibus comerciais tiveram uma redução do horário: de quatro partidas diárias, ficaram apenas duas: às 19h15min e às 24 horas, pois não havia passageiros para às 16 horas.

A sugestão que desejamos formular é que a empresa deveria deixar pelo menos um ônibus leito por mês, pois não é possível que não haja clientela, e ainda saber se o Ministério do Interior, através dos seus órgãos capacitados, no caso do DNER, se ele está subsidiando as empresas que porventura fazem o transporte Brasília—Belém?

Terceira pergunta, Sr. Ministro: o Governador do Amazonas, há algum tempo enviou-me telegrama e, juntamente com ele, diversas autoridades regionais, estranhando por que a Petrobrás estava sendo transferida, na sua sede regional, do Amazonas para o Pará. Essa transferência seria paulatina: ora uma seção, ora uma divisão, ora um segmento, quando, em realidade, as perfurações maiores, as pesquisas mais intensas temos notícia são feitas no Amazonas. Por que, então, não deixar a sede regional da Petrobrás na capital amazonense,

onde era? Sabemos, inclusive, que lá na região de Eurupé uma quantidade fantástico de gás foi descoberta e há ou havia um trabalho no sentido de mandar que esse gás fosse adquirido e recebido pelas grandes capitais, principalmente no caso de São Paulo.

Então, pergunto a V. Exª, essa transferência da Petrobrás regional de Manaus para Belém se efetivou? Vai-se efetivar? É um fato real aquilo que nos estão informando?

E assim concluo o meu tempo, formulando as três perguntas que dirigi a V. Exª

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Nobre Senador Aureo Mello, gostaria de responder às perguntas de V. Exª, começando pela questão da navegação hidroviária.

Como já dissemos, tomamos uma série de medidas desburocratizantes, descartelizantes, para que esse setor pudesse ser mais competitivo, atraindo maior participação do capital privado. De certa maneira isso já está ocorrendo, pois tomamos medidas para que esses setores pudessem ter acesso a créditos dos fundos institucionais, para que se dedicassem a esse tipo de atividade econômica, esse tipo de comércio, além mesmo do fato principal, que era a liberação das tarifas, dos preços para incentivar mesmo a participação nessa atividade.

Essas são as medidas que estamos tomando no sentido do incentivo à navegação fluvial. Especificamente em relação à Enasa, quero colocar a V. Exª que a primeira empresa do Governo Federal na área de navegação fluvial a ser privatizada será o Serviço de Navegação da Bacia do Prata, que já tem leilão marcado para o dia 14 de janeiro de 1992.

Posteriormente, deveremos ter a privatização da Franave e, por último, a Enasa. Com relação a essas duas empresas, a Comissão Nacional de Privatização, cujo Presidente é o Dr. Eduardo Modiano, também Presidente do BNDES, ainda não decidiu especificamente qual o dia da oferta em leilão, para a assunção da iniciativa privada nesse serviço. Sabemos, entretanto, que isso se dará ainda no primeiro semestre do ano que vem.

Em relação ao ônibus-leito da linha Brasília—Belém—Brasília, quero dizer a V. Exª que, efetivamente, houve por parte da Transbrasiliana, a retirada desse serviço. Alegam que não há demanda e, portanto, não podem arcar com esse serviço, pois estão tendo prejuízo. Portanto, não poderíamos obrigar uma empresa a exercer uma atividade econômica que lhe está trazendo prejuízos.

Outrossim, respondo a V. Exª que o DNER não está subsidiando, não subsidia nenhuma das empresas de transporte urbano ou de carga em todo o território nacional, porque isso é completamente incompatível com a missão institucional, legal, do DNER.

Em relação aos portos, particularmente de Parintins e Rondônia, temos uma grande expectativa de que ainda nessa Legislatura, superados os entraves atuais que estamos tendo na votação das metérias, possamos ver apreciado pelo Congresso Nacional o PL 8, de iniciativa do Governo Federal, que trata justamente de uma nova reorganização dos portos brasileiros.

Consideramos esse projeto como fundamental para a reorganização de todo esse setor e sabemos que, inclusive no caso específico do Porto de Rondônia, do Porto de Porto Velho, a iniciativa privada está bastante interessada na assun-

ção de serviços portuários. Isso poderia ser feito, apenas e tão-somente, com a aprovação desse projeto que está sendo apreciado pela Câmara Federal e, esperamos, seja apreciado ainda este ano por parte do Senado. Torçemos e trabalhamos para isso porque consideramos esse projeto, essa alteração na reorganização do sistema portuário nacional, fundamental ao Brasil, à economia brasileira e aos transportes brasileiros.

Gostaria de, por fim, colocar a V. Exª que não estamos transferindo a sede ou a representação da Petrobrás do Amazonas para Belém. Estamos simplesmente fazendo com que a parte administrativa que estava no Amazonas seja executada pela representação de Belém. Por que isso? Porque não encontramos, dentro dos quadros da Petrobrás, gente disposta a se transferir para o Amazonas. Mesmo filhos de amazonenses que são funcionários da Petrobrás, ao conseguir uma ascensão na carreira e, sua transferência para o Nordeste e Sul do País, não querem voltar mais àquele Estado para exercer cargos administrativos.

Nesse sentido, há uma grande dificuldade por parte da empresa, pelo custo de vida muitas vezes elevado, se esse cidadão não é da região e deve visitar a família, os filhos, vier ao eixo Centro-Sul, gastará três ou quatro vezes o seu salário mensal em passagens aéreas para poder visitar seus familiares.

De modo que houve mesmo uma deserção, muito embora tenhamos tentado até por parte dos recursos humanos da Petrobrás, incentivar para que os funcionários no campo administrativo pudessem continuar no Amazonas. Isso não foi possível, e preferimos gastar recursos humanos incentivando para que, no campo operacional, as pessoas continuassem nas perfurações e nos trabalhos dentro do Amazonas.

Estamos tendo esse problema também em Belém, e vamos ver até quando poderemos suportá-lo. Mas o fundamental, no caso específico do Amazonas, foi termos feito a troca dos recursos gastos com pessoal na parte administrativa pelos recursos humanos na parte operacional. E, como já havia dito aqui, estamos necessitando de mais pessoal e temos de ter gastos maiores com esse pessoal, principalmente nas reservas de Urucu.

Realmente, não é uma medida que gostaríamos de estar tomando, que a Petrobrás gostaria de tomar, mas foi uma medida imperiosa principalmente pela poupança de recursos.

Coloquei isso ao Governador; avisei, inclusive, ao Presidente da Assembléia do Amazonas e peço desculpas por não ter-me lembrado de colocar também para V. Exª as razões da empresa. Se melhorada a situação e as possibilidades econômicas, retornaremos a parte administrativa da Petrobrás ao Amazonas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — Dois minutos para réplica, Sr. Senador.

O SR. AUREO MELLO — Sr. Ministro, sabedor da capacidade de exposição de V. Exª — o que tenho apreciado bastante — quero nestes dois minutos que me restam apenas aventar a V. Exª duas observações.

Em primeiro lugar, essa empresa Transbrasiliana tinha uma linha semanal, ou até diária, regular de transporte para Belém. Suponho que mesmo com todas as dificuldades poderia manter ao menos uma vez por mês essa linha do ônibus-leito, que é bastante necessária para uma parte de sua clientela. Isso vai como uma sugestão para que seja proposto à empresa que assim o faça.

Em segundo lugar, com relação à Petrobrás, tenho a impressão de que essa intransigência, de os funcionários não irem trabalhar em Manaus porque não gostam, fere os dispositivos das empresas de organização semelhante. Não pode haver — vamos dizer — esse amolecimento em relação aos que fincam o pé e só querem ficar se for numa cidade que esteja mais próxima dos centros sulistas.

Também tomo a liberdade de formular a V. Exª uma sugestão, de que seja revista a transferência dos funcionários, inclusive porque nas cartas que recebi queixavam-se de que ao serem transferidos administrativamente para Belém gastam muito dinheiro e se sentem prejudicados nas suas residências, em suas estadas em Manaus, porquanto já haviam se habituado com aquela cidade.

Manaus é uma cidade realmente agradável, de vida muito simpática e positiva e, inclusive, a maioria das pessoas do Sul ou do Centro, ou de outras partes do Brasil que para ali vão, acabam ficando ora perdidos pela beleza dos rios, das matas, das florestas, ora enleados ou enlatados pela beleza das morenas de lá.

Muito obrigado a V. Exª

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Sr. Presidente, V. Exª permite a tréplica?

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — V. Exª tem dois minutos.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Apenas quero esclarecer ao nobre Senador Aureo Mello que de modo algum a alegação foi de que as pessoas não gostassem de Manaus. Inclusive, concordo com todas as características que V. Exª mencionou sobre a cidade e particularmente a última.

Mas gostaria de dizer a V. Exª que a dificuldade é do ponto de vista único e exclusivamente financeiro. Mas, de toda sorte, se V. Exª puder passar-nos essas reclamações desses funcionários especificamente, podemos ter uma solução muito mais rápida e eminente, porque vou pedir imediatamente ao Presidente da Petrobrás para que revise e veja o caso específico dessas pessoas que, ao contrário da informação que obtinha, desejam permanecer como estão.

Obrigado a V. Exª

O SR. AUREO MELLO — Perfeitamente. Assim o farei. Muito obrigado a V. Exª

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — Concedo a palavra à nobre Senadora Marluce Pinto, que disporá de cinco minutos para interpelar o Sr. Ministro.

SRA. MARLUCE PINTO (PTB — RR) — Sr. Presidente, Sr. Ministro, caros Colegas, represento o Estado de Roraima e por várias vezes já tive o prazer de ter audiência com V. Exª. O que vem ocorrendo no nosso Estado nos últimos meses é lamentável, não se alocou recurso para a construção da Hidrelétrica do Cotíngo.

Como V. Exª já tomou conhecimento, através, não só do Governador, mas também da minha pessoa, até hoje Roraima ainda gera energia queimando óleo diesel. Diante da situação atual, em que os fretes já não serão subsidiados, em que o diesel subirá de preço no nosso Estado, nem sabemos como faremos para que as pessoas daquela região continuem a ter energia.

Antes de apresentar emendas ao Orçamento da União, mantivemos vários contatos com autoridades para ver se,

quando o orçamento fosse encaminhado ao Congresso Nacional, na Comissão Mista de Orçamento já viessem alguns recursos alocados, mas, para nossa decepção, não foi alocado recurso algum.

Pelos Relatores adjuntos, tomei conhecimento de que, quanto à energia, também não consideraram a solicitação através de emendas apresentadas.

Além desse grande problema, Sr. Ministro, temos aquele da BR-174, única estrada que liga a cidade de Boa Vista e o Estado de Roraima à Capital de Manaus e à Venezuela. Todos os anos, aquela estrada fica cortada, porque as pontes continuam sendo de madeira, e o Batalhão de Engenharia não tem recursos para a recuperação daquelas pontes e muito menos das estradas. Existe ainda um problema bem maior, o contrato assinado entre o Brasil e Venezuela. De acordo com o contrato, a Venezuela asfaltaria o seu trecho até a fronteira, ao marco BV-8, e o Brasil asfaltaria da nossa Capital, Boa Vista, ao referindo marco. A Venezuela já cumpriu o seu acordo. Recebemos uma cobrança quase constante das autoridades venezuelanas pela nossa inadimplência.

Como já estávamos tratando, desde o início do ano, através de vários contatos, não só com o Presidente da Venezuela como da sua Embaixada e também daquele nosso "comércio formiga". Transitava também no Congresso Nacional um projeto para a criação de áreas de livre comércio da cidade de Vila Pacaraima, que é do nosso Estado, com a Venezuela, o que eles mais nos cobraram foi que o Brasil cumprisse a sua parte no contrato.

Aproveitando o mês de junho, quando estava para ser aprovada aqui a Lei de Diretrizes Orçamentárias, apresentei uma emenda no sentido de que os contratos bilaterais tivessem prioridade no Orçamento da União. Na justificativa dessa minha emenda apresentei os dois casos: o asfaltamento Boa Vista/Marco BV-8 e a construção da ponte sobre o rio Tacutu, também fronteira com a Guiana.

Para nossa alegria, essa emenda foi aprovada na sua totalidade, porém não foi cumprida a parte de alocação dos recursos orçamentários; apenas 433 milhões de cruzeiros estão alocados para o asfaltamento da BR-174.

Com referência à construção da ponte sobre o rio Tacutu, ficou zerado. Portanto, se ainda não foi encerrado o relatório do Orçamento da União, pediria a V. Exª que houvesse um contato com o Relator pelo menos para abrir nova rubrica. Se houver condição de alocação de qualquer recurso, quanto à construção da referida ponte, e também do asfaltamento da estrada, isso iria ajudar bastante até nos contatos que estamos promovendo junto àqueles dois países vizinhos para dar prosseguimento à implantação dessas áreas de livre comércio.

Na estada do Presidente da Venezuela no Brasil recentemente, tivemos uma audiência particular, na terça-feira, dia 19, quando ofereci a Sua Excelência a emenda aprovada na Lei de Diretrizes Orçamentárias. Havíamos feito um pedido para que o material betuminoso, no caso, combustíveis, asfalto, cimento, adubo e ferro, pudessem ser comprados a preços domésticos, subsidiados, e o Presidente nos respondeu que, desde que fosse cumprido o contrato Brasil/Venezuela, Sua Excelência poderia estudar com muito carinho esse nosso pedido, e que só através da aceitação daquele país é que vamos ter condições de asfaltar as estradas do Estado de Roraima. Até hoje não temos sequer uma estrada asfaltada.

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — Sr. Ministro João Santana, V. Exª dispõe de 5 minutos para responder.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Senadora Marluce Pinto, gostaria de dizer inicialmente que a Usina Hidrelétrica de Cottingo tem a sua prioridade adequada, e pretendemos realizá-la. No entanto, nos próximos dois anos as térmicas existentes atendem nesse período totalmente às necessidades elétricas do Estado.

Quanto à questão do possível aumento de óleo diesel para aquela região, não há que se demonstrar preocupação, porque a partir de janeiro do ano que vem voltará a existir o decreto de compensação, no qual as energias mais baratas pagam para a geração mais cara, como as térmicas para compensação dos preços entre as empresas de geração mais superavitárias e aquelas menos superavitárias, particularmente no Norte do País. O decreto já foi assinado, já está publicado, e só tem o problema de período de entrada em vigor. Deverá entrar em vigor a partir de janeiro de 1992, não havendo problema nesse sentido.

No curso desses dois anos temos um trabalho, e o Secretário Nacional de Energia, os Presidentes da Eletrobrás e da Eletronorte estarão fazendo todos os esforços para viabilizar, talvez para 1993, recursos suficientes para que possamos iniciar essa usina hidrelétrica.

Quanto ao nosso compromisso de não faltar energia, V. Exª pode levar aos seus contrerrâneos e ao seu Estado a notícia de que cumprimos a nossa obrigação integralmente. Não permitiremos que, pela diferenciação do óleo diesel, essa energia seja mais cara ao povo de Roraima.

Em relação à BR-174, à pavimentação de Manaus/Boa Vista até o marco BR-8, já esclarecemos aqui que isso está em nossos planos. Esperamos concluir aqui o asfaltamento dessa estrada no prazo de cinco anos e acreditamos que o Orçamento a ser aprovado por esta Casa deve contemplar recursos suficientes para que, pelo menos, iniciemos as obras a partir do ano que vem.

Estamos inadimplentes com o Governo da Venezuela, há um contrato, há um convênio internacional, um acordo bilateral assinado entre os dois países e há uma determinação do Presidente Fernando Collor por força deste convênio internacional que resgatemos esse débito, esse acordo e façamos essa estrada. Estamos operando nessa direção e desejamos que o Orçamento para o próximo ano venha pelo menos a dar condições para que iniciemos essa obra a partir de 1992.

A SRA. MARLUCE PINTO - E quanto à ponte do rio Tacutu, que também é um contrato bilateral?

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Srª Senadora, tenho a impressão que os recursos para essa ponte devem estar previstos no Orçamento. Eu, de cabeça, confesso a V. Exª que não saberia responder especificamente sobre a questão da ponte, mas vou verificar essa obra, em termos de Orçamento, vou solicitar do DNER essa informação e, amanhã, o mais tardar no começo da próxima semana, enviarei um ofício a V. Exª dando conta do estágio em que se encontram as tratativas para essa obra.

A SRA. MARLUCE PINTO — Sr. Ministro, peço desculpas pela insistência, mas no Orçamento não consta nada com referência à BR-174. Com apenas 433 milhões não se poderá asfaltar nem 10km dessa estrada, possivelmente nem 5km, devido ao preço do asfalto brasileiro.

Com referência à ponte do Rio Tacutu, não foi alocado nenhum recurso. E a minha preocupação é que, segundo o parecer do Relator-Adjunto, as duas emendas que tratam

do assunto não estão mencionadas nem como aprovadas nem como rejeitadas. Já as destaquei, e tenho certeza de que um contato do Sr. Ministro com o Relator-Geral seria a única maneira de incluí-las no Orçamento para o exercício de 1992.

Mesmo que não sejam alocados recursos suficientes para a sua conclusão — porque sabemos não haver essa possibilidade — que se abra essa rubrica, pois, daí, teríamos mais condições de, a partir do próximo ano, juntamente com V. Ex^a e o Secretário de Transportes, poder, mensalmente ou trimestralmente, conseguir algumas verbas. O asfalto da BR-174 poderia até ser feito por administração direta, através do Governo do Estado, porque, inclusive, o Governador já adquiriu uma usina nova, com capacidade de 90 toneladas de asfalto/hora, já pensando mesmo que fossem ser alocados, no Orçamento da União, essa verba para o asfaltamento, em decorrência da minha emenda ter sido aprovada em junho, na Lei de Diretrizes Orçamentárias.

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — Sr. Ministro, V. Ex^a tem dois minutos.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Gostaria de dizer a V. Ex^a, como o fiz a outros eminentes Senadores aqui presentes, que estamos procurando fazer um orçamento com o máximo de realismo possível, muito embora saibamos estar inadimplentes dentro de um acordo internacional. Portanto, nos tornarmos adimplentes é prioridade para nossa Pasta, para nosso Governo. Temos que tratar a questão orçamentária dentro de um realismo de fonte de recurso. Não podemos, por conseguinte, colocar no Orçamento verbas mais elevadas do que a capacidade que sabemos que o Estado terá de arrecadar.

No entanto, há uma solução para esse problema, ou seja, para a BR-174 e para as outras estradas, que o Congresso Nacional possa apreciar, ainda no primeiro semestre do ano que vem — visto que, infelizmente, este ano não será mais possível — a emenda constitucional sobre a taxa de conservação rodoviária.

Se alterarmos a Constituição e tivermos a taxa de conservação rodoviária teremos recursos suficientes, não só para a BR-174 como para reaparelhar toda a malha rodoviária nacional. Temos que corrigir essa falha da Constituição passada e, novamente, ter fundos carimbados, dirigidos para a malha rodoviária nacional. Se não fizermos essa alteração, teremos uma grande dificuldade de realizar não só a BR-174 como uma série de outras obras necessárias, em termos de rodovias.

Quero dizer aqui de público que coloco a BR-174 como prioridade importante. No entanto, não procurarei pessoalmente o Relator-Geral do Orçamento, porque, visto o Orçamento se encontrar na esfera do Legislativo e ser uma peça de propriedade desta Casa Legislativa, não caberá mais ao Executivo fazer intervenções junto ao Relator para beneficiar este ou aquele aspecto do Orçamento, o que seria até um procedimento atípico.

Talvez possamos pedir, se solicitado, que as Lideranças do Governo entrem em contato com o Ministro e informem a orientação dada sobre a emenda, com relação aos votos quando da apreciação da peça orçamentária por esta Casa.

Muito obrigado.

A SRA. MARLUCE PINTO — Sr. Ministro, realmente o Orçamento se encontra aqui, mas nós, Parlamentares, sabemos da compreensão que existe por parte principalmente do

Relator-Geral, Líder do segundo maior Partido, com as autoridades e os Ministros. Entendo que, com uma conversa, mesmo que na presença dos representantes do Estado de Roraima, com o Relator e o Ministro da área, teríamos muito mais condições de obter êxito.

Sei que não faz parte da área de atuação do Ministério de V. Ex^a, mas Roraima já foi um Estado totalmente sacrificado, que perdeu 25% das suas terras com a demarcação do território Ianomami. Torna-se mais do que justo que nos sejam dadas condições ao menos de gerar emprego para aquele povo, porque a economia de Roraima, desde que ainda era município do Amazonas, girava em torno do garimpo. Uma vez que isso não mais existe e que nós lutamos aqui com bastante dificuldade para aprovar as áreas de livre comércio, principalmente a da Vila Pacaraima, fronteira com a Venezuela, é preciso encontrar uma nova fonte de sobrevivência para aquela população. Se não tivermos aquela estrada asfaltada, como vamos ter, por parte daquele país, do Presidente e suas autoridades, qualquer condescendência para o Estado de Roraima quanto a esse comércio-formiga que estamos, desde 80, tentando conseguir? Não seria possível retirar recursos destinados a alguma outra estrada para os alocar a Roraima? Isso já nos facilitaria. O que não podemos é ficar sem nenhuma alternativa para aquele Estado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — A Presidência lembra à nobre Senadora que o prazo se esgotou.

A SRA. MARLUCE PINTO — Mas muitos se esgotaram, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — Como se trata de Roraima, um Estado novo, estamos fazendo uma concessão especial, principalmente pelo fato de a nobre Senadora ser a única representante, no momento, em plenário, da mulher brasileira. Por isso, gostaria apenas de lembrá-la que S. Ex^a, o Ministro da Infra-Estrutura, poderá ou não responder.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Se a Senadora me permite, gostaria de renovar o que dissemos.

Nós estamos aqui, desta cátedra, desta tribuna do Senado Federal, renovando a apreciação do Poder Executivo sobre a prioridade dessa estrada que queremos que seja realizada. Mas quero também reiterar que a peça orçamentária se encontra ao abrigo do Poder Legislativo, e somente o Poder Legislativo pode deliberar sobre a mesma.

Infelizmente, devo dizer a V. Ex^a que, de pronto, me recuso a ir a essa reunião com o Relator. Posso apenas registrar o interesse prioritário do Governo sobre a BR-174. Entretanto, quanto ao Poder Executivo pressionar ou conversar especificamente sobre uma rubrica, um projeto determinado do Orçamento nacional, sinto-me, por razões éticas e talvez até legais, impedido de fazer tal apreciação.

Lembro também a V. Ex^a, se a nobre Senadora me permite, que uma das razões fundamentais para que a peça orçamentária seja apreciada pelo Poder Legislativo é o fato de aqui se encontrar o equilíbrio de forças e de representação entre toda a sociedade brasileira e todos os Estados.

Se, hoje, fizermos uma retirada de parte de rubricas orçamentárias de projetos de interesse de outros brasileiros de outros Estados em favor de um outro, sendo o Executivo o árbitro único e exclusivo desse arbitramento, estaríamos também contrariando outros representantes, outros Congressistas.

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — Concedo a palavra ao nobre Senador Chagas Rodrigues.

O SR. CHAGAS RODRIGUES (PSDB — PI) — Sr. Presidente, Sr. Ministro João Cerdeira de Santana, Sr. Senadora e Srs. Senadores, V. Ex.^a, Sr. Ministro, foi convocado nos termos do Requerimento nº 641, de iniciativa do nobre Senador Coutinho Jorge. Tive a satisfação de ter aprovado esse requerimento.

Nos termos do nosso Regimento, V. Ex.^a só está obrigado a prestar informações sobre o assunto predeterminado, ou seja, na hipótese, sobre matérias relacionadas à Amazônia. Mas tenho a satisfação de cumprimentá-lo, felicitá-lo e, como V. Ex.^a prazerosamente prestou algumas informações sobre assuntos relacionados ao extremo Sul do nosso País, sinto-me encorajado a solicitar a atenção de V. Ex.^a para duas questões que dizem respeito ao meu Estado, o Estado que represento nesta Casa, o Piauí. Se V. Ex.^a puder prestar esses esclarecimentos, porque não se trata rigorosamente de uma interpeção, agradeço; se V. Ex.^a, no momento, não dispuser desses dados, solicito sua atenção para esses assuntos, e muito agradecerei as providências que V. Ex.^a vier a tomar.

São dois assuntos, Sr. Ministro. Um deles diz respeito ao Porto Marítimo do Piauí, o Porto de Luís Correia. É uma tristeza, mas é uma verdade — sabe V. Ex.^a — que o Nordeste ainda é a região mais subdesenvolvida do País, e, lamentavelmente, o meu Estado ainda está entre os mais atrasados. Mas o Piauí é o único Estado marítimo do Brasil que ainda não dispõe de porto. As obras foram iniciadas, tiveram prosseguimento, em vários governos: no do Presidente Vargas, no do Presidente Juscelino, e no do Presidente José Sarney, mas ainda não foram concluídas.

Agradeceria o que V. Ex.^a também pudesse fazer — e aqui o que formulo é mais um apelo — no sentido de serem apressadas essas obras e concluída a construção do porto.

O outro assunto também relacionado ao Piauí refere-se à ligação ferroviária de nº 404, o trecho Luís Correia—Altos. Esse ramal ferroviário, ou essa ligação, já existe. Foi inaugurada e, como liga praticamente a capital ao litoral, a Luís Correia, é da maior importância, mormente porque o porto está quase concluído.

De modo que, cumprimentando V. Ex.^a, pediria sua atenção para esses dois assuntos e, de antemão, agradecerei as providências que V. Ex.^a vier a tomar, para manter e melhorar o ramal ferroviário e concluir as obras do Porto Marítimo de Luís Correia.

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — Sr. Ministro, V. Ex.^a dispõe de cinco minutos.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Meu caro Senador, gostaria de colocar a V. Ex.^a que, infelizmente, sobre a ligação desse ramal ferroviário específico, ficarei devendo informações a V. Ex.^a mas nos próximos dias encaminharei por escrito, através da Mesa, todos os dados pertinentes, porque, efetivamente, não me recordo, no momento, qual é o estágio específico desse ramal ferroviário.

Em relação ao Porto de Luís Correia, ocorreu que houve uma concessão do Governo Federal desse porto para o Governo do Estado do Piauí, e este, por sua vez, fez uma concessão à iniciativa privada. Se não estou totalmente enganado, há uma empresa que se chama Indústria Naval do Ceará que, próxima ao porto de Luís Correia, tem um interesse nesse

porto, porque possui, segundo me consta, um dos maiores estaleiros do Nordeste e do Brasil. É uma indústria bastante competitiva em termos de construção naval, e essa indústria se comprometeu, através de contrato com o Estado do Piauí e, por conseguinte, com o Governo Federal em termos do término das obras do Porto de Luís Correia. Eram essas as informações que queria prestar a V. Ex.^a

O SR. CHAGAS RODRIGUES — Agradeço a V. Ex.^a Pela primeira vez houve, com um Governo estadual, convênio dessa natureza, porque todos os portos foram construídos pela União. O Governador atual, Dr. Freitas Neto, não firmou esses convênios, que foram celebrados pelo governo anterior.

Agradeço as informações que V. Ex.^a me forneceu. Vou até pedir o inteiro teor desse contrato, porque ignoro se houve ou não concorrência e se existe alguma entidade preocupada em concluir essas obras. Tanto é que o atual Governador Freitas Neto estaria inclinado a pedir a rescisão do convênio, se for o caso, para que o Piauí possa ter seu porto marítimo. Muito obrigado a V. Ex.^a Nada tenho, nos termos regimentais, a contraditar. Desejo sim agradecer a atenção de V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — V. Ex.^a deseja contraditar?

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Não há necessidade.

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — Concedo a palavra ao nobre Senador César Dias.

O SR. CÉSAR DIAS — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sr. Senadora e Srs. Senadores, Sr. Ministro, gostaria de obter informação de V. Ex.^a se existe, no seu Ministério, algum trabalho sobre a energia elétrica de Guly, hidrelétrica americana, que, segundo informações, possui um superávit energético?

Recentemente, no encontro com o Presidente Carlos Andrés Pérez, discutimos com S. Ex.^a e sua assessoria sobre a possibilidade de o seu governo nos ceder esse excedente energético. Essa linha de transmissão poderia, inclusive, estender-se até Manaus. Gostaria de saber de V. Ex.^a se existe algum estudo considerando a possibilidade de viabilizarmos esse trabalho, uma vez que a Venezuela é um país-irmão, que estamos a caminho do Mercosul e que estamos abrindo o mercado de livre comércio Brasil—Venezuela, e se existem condições e interesse do Governo brasileiro de efetivarmos essa transmissão de energia elétrica.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Nobre Senador, há estudo realmente. Há uma série de contatos entre o Governo brasileiro e o Governo venezuelano e, particularmente, entre a Secretaria Nacional de Energia e as empresas venezuelanas que cuidam dessa questão. Mas temos uma carta oficial da empresa venezuelana, a Edelca, dizendo que não há sobra de energia no momento. Inclusive, estudos preliminares não indicariam gastos com a linha de transmissão, que seria bastante onerosa.

De outra sorte, o que existe é a possibilidade de colaboração entre o Brasil e a Venezuela, em termos de construção de outras hidrelétricas para terminar o aproveitamento do potencial hidrelétrico de Gury — que V. Ex.^a mencionou — onde empresas francesas — se não me falha a memória — iniciaram as obras, não conseguiram realizá-las a contento e parece que o governo daquele país, neste momento, teria uma indicação de repassar esse serviço à empresa brasileira.

Isso está sendo visto pelo Governo Federal, pela Secretaria Nacional de Energia, pela Eletrobrás. Mas o que gostaria de dizer a V. Exª é que, neste momento, temos uma carta da Edelca informando que não há sobra de energia que possa ser comprada pelo Brasil.

O SR. CÉSAR DIAS — A Senadora Marluce Pinto antecedeu-me, e eu não estava no plenário. Não sei se ela interpelou V. Exª sobre qual a solução alternativa para Roraima, uma vez que temos blecautes, às vezes, de até seis horas contínuas no nosso Estado.

Existe uma solução alternativa, de construção de uma hidrelétrica de, pelo menos, 150 megawatts em estudo hoje? E já foram concluídos os projetos da hidrelétrica do Paredão e da hidrelétrica de Cotíngo?

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — V. Exª dispõe de dois minutos para responder, pois é a tréplica.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Agradeço a Presidência da Mesa.

Eu já havia esclarecido. Efetivamente, a alternativa é Cotíngo, mas teremos que pensar em Cotíngo a partir de 1993.

Sobre os blecautes, gostaríamos de ter as informações e os registros precisos de onde eles ocorrem, em que cidades, em que horários, para que tomemos as providências necessárias, porque, devido à capacidade térmica instalada no Estado, não era para tal fenômeno estar ocorrendo.

O SR. CÉSAR DIAS — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos De'Carli) — Concedo a palavra ao nobre Senador Márcio Lacerda.

O SR. MÁRCIO LACERDA (PMDB — MT) — Sr. Ministro, infelizmente não tive oportunidade de acompanhar a exposição de V. Exª e vou, talvez, até desviar um pouco do tema em debate.

Sou do Estado de Mato Grosso e, portanto, de um divisor de águas das duas Bacias, a da Amazônia e a do Prata, e tenho acompanhado por muito tempo o que ocorreu naquela região. Durante os últimos trinta anos praticamente, por políticas de Governo, se criaram mecanismos de ocupação da Amazônia. Programas de incentivos, estímulos de todas as ordens acabaram transferindo para a Amazônia e para a pré-Amazônia cerca de quatorze milhões de pessoas, para os Estados de Mato Grosso, Rondônia, Acre, Pará, Tocantins; e ao que nos consta, esse programa de ocupação teve como base, muito mais estratégias de segurança, de ocupação dos espaços vazios das fronteiras internacionais do que propriamente um projeto de desenvolvimento sustentado.

Em consequência disso, tivemos e temos, hoje, problemas gravíssimos na Amazônia, de todas as ordens. Os contingentes de agricultores que se deslocaram para a Amazônia, por exemplo, se transformaram em garimpeiros, com um foco permanente de conflitos na Amazônia entre empresas e garimpos.

Quero sugerir ao Ministério da Infra-Estrutura, e já tenho discutido isso inclusive com áreas do Ministério, como o DNPM e outros setores, a formulação de uma política mineral para a Amazônia, especialmente uma que elegeisse, hoje — e a Constituição já prevê o reconhecimento da atividade garimpeira através de cooperativas, etc. — a formulação de programas que permitissem a esses contingentes, que são importantes — cerca de 30% da mão-de-obra da Amazônia está, de alguma

forma, envolvida nessa atividade extrativa; há focos constantes de conflitos, com danos ambientais sérios, e é conhecimento comum que existe tecnologia dominada para isso, no mundo, hoje — a utilização, a exploração desses recursos naturais sem danos ambientais da ordem desses que estão ocorrendo. Esse é um ponto.

Outra questão é que como não havia um projeto de viabilidade, hoje nós devemos ser violentamente penalizados por uma outra política, uma nova política de Governo, que também desacelera as prioridades da Amazônia. A questão da desigualização dos preços dos combustíveis, por exemplo, vai atingir profundamente a economia da pré-Amazônia, da Amazônia e particularmente do Centro-Oeste.

E uma terceira questão que eu quero levantar aqui é, Ministro João Santana, que o Centro-Oeste brasileiro está no centro geodésico da América do Sul. E se falou muito aqui em navegação, especialmente na navegação fluvial na Amazônia, e defendo já há alguns anos a retomada da navegação, especialmente do Rio Paraguai, no trecho brasileiro — no trecho uruguaio, argentino e paraguaio ela é regular. E eu acho que hoje falta muito pouca coisa para que esse sistema volte a ser operado. É um sistema que já funcionou durante muitos anos e que foi, inclusive, responsável pela consolidação de cidades importantes do Centro-Oeste, como Corumbá, Cuiabá, Cáceres e tantas outras. Pela mudança do perfil da economia e pela mudança da política de transporte no Brasil, o trecho brasileiro da navegação foi praticamente desativado. A hidrovia do Rio Paraguai é uma hidrovia que com pouquíssimo investimento pode ser responsável por uma redução do frete para o produto agrícola do Centro-Oeste da ordem, hoje, de, comprovadamente, em torno de 50%, e isso recolocaria a safra agrícola de Mato Grosso no mercado, apesar, até, da desigualização dos preços dos combustíveis, que nos penaliza. E trabalhamos, também, a partir do próprio Centro-Oeste, uma saída alternativa para o mercado andino e para o Oceano Pacífico, particularmente pelos portos do norte do Chile. Um projeto está sendo desenvolvido com a participação de setores da Bolívia e do próprio Chile, e já existem várias ações nesse sentido.

Na realidade, seria uma obra que custaria sensivelmente menos do que esta que está sendo, inclusive, obstruída pelos ambientalistas do Peru. Já existe dentro do programa rodoviário da Bolívia um investimento sendo executado, neste momento, e também pelo Governo do Chile, a ligação entre as fronteiras do Chile e Bolívia; e dentro do território boliviano, praticamente 70% desse trajeto, que seria basicamente Cuiabá, Cáceres, Santa Cruz de La Sierra e Arica, no norte do Chile. E seria bom que o Ministério da Infra-Estrutura examinasse com a maior atenção essa alternativa, que é uma alternativa bastante interessante, e que também não teria a objeção dos ambientalistas, uma vez que o seu trajeto passa pelo espigão do divisor de águas das duas bacias, numa região bastante favorável para que se possa implantar essa obra de infra-estrutura, que daria viabilidade econômica e se acoplaria ao recomeço do funcionamento da hidrovia, até mesmo porque o ponto de saída para a Bolívia e o Chile é o porto mais alto da hidrovia, que é o Porto de Cáceres, no Mato Grosso. E há um terceiro projeto que se acoplaria a esse: a construção, pela iniciativa privada, dessa ferrovia chamada Ferro-Norte ou Leste-Oeste, que vai de Santa Fé do Sul a Cuiabá, que poderia ser, talvez, estendida ao Porto de Cáceres, transformando o centro geodésico da América do Sul

num grande entroncamento multimodal, com uma hidrovia, um sistema ferroviário e um sistema rodoviário que criaria alternativas tanto de saída para o mercado andino quanto para os grandes mercados do Oriente.

Não era propriamente uma pergunta, mas uma sugestão para que se incluísse nas prioridades do Ministério que V. Exª dirige, em rápidas palavras, formulação de uma política mineral que desse viabilidade e até impedisse um pouco essa violenta degradação da Amazônia, e que emancipasse também economicamente esses contingentes de milhões de brasileiros que trabalham na Amazônia; a questão da energia do Centro-Oeste, e esse sistema de infra-estrutura viária que daria condições, inclusive, de consolidação de um pólo de desenvolvimento econômico no Centro-Oeste totalmente sustentável.

Durante a interpelação do Sr. Márcio Lacerda, o Sr. Carlos De'Carli, 2º Vice-Presidente, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Mauro Benevides, Presidente.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Nobre Senador, gostaria de comunicar a V. Exª que, no dia 15 de novembro, o Presidente Fernando Collor aprovou um estudo inicial sobre uma política indicativa de ocupação e de ordenação do território amazônico e determinou, em seu despacho, que esse estudo fosse enviado — o que já foi feito — aos governadores dos Estados que pertencem à região amazônica para que esses possam opinar e dar sugestões sobre o estudo feito inicialmente pelo Governo Federal. Estudo esse que traz uma série de indicativos de aproveitamento, de ordenação, de ordenamento da região amazônica em todas as suas atividades e exploração de todos os seus potenciais, sejam os hídricos, sejam os de garimpo, de pecuária, de agroindústria e, evidentemente, com o norte central, que a todos interessa, que é o respeito à região, ao ecossistema e ao meio ambiente.

Quero informar a V. Exª que tão breve possamos recolher as sugestões dos Governos dos Estados a esse projeto estaremos prontos a enviar a condensação das referidas sugestões ao Congresso Nacional numa nova política diretiva de ocupação e de atuação dentro da região amazônica.

Quero dizer a V. Exª que a nossa preocupação, particularmente em relação à mineração, tem sido grande e deve ser feita no sentido de duas vias. Não só no sentido de não dar proteção muito exagerada e absoluta às grandes empresas de mineração — a proteção que elas merecem em virtude da lei —, mas que também não façamos do garimpeiro um deus nativo e ente humano, fruto da realidade quase que sem interesse da humanidade. Sabemos que há que se diferenciar, há que se buscar algum parâmetro que separe o verdadeiro garimpeiro daquele que, muitas vezes, está servindo de bucha de canhão — vamos usar esse termo — e de escudo para a má-fé de alguns, no sentido de se apresentarem como cooperativa de garimpo. Verificamos muitas vezes que não se tratam efetivamente de cooperativas. Infelizmente, temos visto que, das centenas de cooperativas de garimpo que normalmente se apresentam junto aos órgãos do Governo para pleitear prioridade de lavra, apenas dezenas dessas são efetivamente cooperativas de garimpo. A maior parte delas, infelizmente, são cooperativas fantasmas e estão servindo de instrumentos utilizados para poucos. Precisamos trabalhar, buscar um ordenamento, para fazer efetivamente uma via de mão-dupla, não indo nem tanto ao mar, nem tanto à terra, tratando

com respeito às empresas de mineração e também os garimpeiros, fazendo o máximo possível para que se dêem pesos iguais e adequados.

Por fim, gostaria de dizer a V. Exª que, no caso da política de desqualificação dos combustíveis, estamos dando uma atenção especial por parte da Petrobrás a essa região. Gostaria de lembrar a V. Exª que o Governo, quando fez a política de desqualificação, simplesmente fez uma política de respeito à maioria absoluta dos consumidores brasileiros, porque quem pagava essa desqualificação era, diretamente, cada consumidor brasileiro. Aí, há que se ter uma discussão no sentido de saber se é justo que toda uma maioria seja espoliada de parte dos seus recursos no pagamento de uma deficiência regional, com que, infelizmente, temos que conviver durante algum período. De toda sorte, tivemos o cuidado de ainda deixar permanecer um aspecto do FUPPE para os Estados do Mato Grosso, Tocantins e o Sul do Pará, regiões que podem ser atingidas pela desqualificação dos preços dos combustíveis, além do que, aqui, posso garantir a V. Exª que a Petrobrás marcha e ultima planos rápidos, para que também essas áreas sejam atendidas velozmente com bases de distribuição de petróleo pela Petrobrás, ou por iniciativa privada. Nesse sentido, quero pedir a colaboração de V. Exª e a dos demais Senadores, para que aprove os planos diretores da Petrobrás, que estarão circulando, nesta Casa, em breve, em que constam, inclusive, esse tipo de investimento para essas áreas e, mais do que as bases de distribuição, principalmente, o Poliduto Paulínea-Brasília, que será um passo fundamental para que se tenha também uma desqualificação positiva para essas regiões do País. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Para a réplica, concedo a palavra ao nobre Senador Márcio Lacerda.

O SR. MARCIO LACERDA — Sr. Presidente, gostaria de colocar dois pontos em uma posição mais clara. A meu ver, essa questão colocada por V. Exª, do garimpeiro como um ente acima do bem e do mal, não é bem assim. Ele é, sim, a grande vítima da falta de política para o setor.

Na realidade, o garimpeiro, no conceito conhecido e até definido no Código de Mineração, é um cidadão que, praticamente, já não existe mais. Existem, sim, pequenas empresas de mineração que não conseguem se adaptar à legislação mineral vigente no País. Haveria necessidade de se fazer um estudo mais aprofundado e mais sério... Há uma outra questão, Sr. Ministro. É que o interesse dos pequenos mineradores, que substituíram praticamente os garimpeiros, na realidade, quase nem são incompatíveis com as grandes empresas; quer dizer, exatamente o grande foco de conflito é a inexistência de uma política para o setor. Uma política que pudesse compatibilizar o interesse desses pequenos mineradores, na sua maioria, e não garimpeiros meramente, com o interesse das empresas de mineração, que teoricamente buscam o minério de jazida, o ouro primário. Basicamente, o grande foco de conflito é o ouro, e, em alguns pequenos casos, a cassiterita. Mas, a questão central dos focos de conflito está nos garimpos e na exploração de ouro, que, na realidade, até nem seriam interesses incompatíveis, eles são até conciliáveis, se efetivamente houver empenho em se buscar esses pontos de conciliação. Mas, por não existir essa política, transformaram-se em focos de conflito e de prejuízos ambientais, econômicos etc.

Com relação à questão de as maiorias pagarem o consumo de minorias, talvez essas minorias, Sr. Ministro, não tenham

decidido no sentido de a Petrobrás importar petróleo do Iraque, por exemplo, refinar em São Paulo, no Rio de Janeiro e nos mandar para o Mato Grosso; e levar feijão de Mato Grosso para o litoral de São Paulo, ou para o litoral do Rio de Janeiro, ou para as praias. Acredito que haja uma pequena distorção nisso também, porque há uma postulação, por exemplo, de Roraima, no sentido de consumir combustíveis da Venezuela, que tem um custo muito mais baixo, mas eles estão atrelados à política centralizada do Ministério da Infra-Estrutura ou do Governo central. Tudo bem! É uma questão que existe e que realmente tem que ser tratada dessa forma. Ou seja, será que vai ser justo eu ter diesel para passear de barco em Paquetá ou em Angra dos Reis — o que aliás é muito bom e eu gosto — e o produtor de feijão, de soja, de milho ou de carne do Centro-Oeste ter que pagar um preço diferenciado e mais caro para garantir que o barco circule a um preço mais baixo?

Essa questão tem que ser efetivamente examinada com justiça, até porque essa safra agrícola do Centro-Oeste, essa ocupação das fronteiras agrícolas foram oriundas de políticas de governos.

Esses contingentes que estão hoje na Amazônia produzindo milhões de toneladas, em sua maioria, foram induzidos pela perspectiva criada pelo próprio Governo Federal de transformar essa região em verdadeiros eldorados. E, hoje, estão se vendo inviabilizados e sem perspectiva de manter essa atividade econômica em toda a Amazônia e com prejuízos consideráveis.

Temos na Amazônia, hoje, pólos seriíssimos de conflitos sociais graves, conflitos entre posseiros e índios; entre índios e fazendeiros, todos eles gerados por equívocos de políticas mal formuladas de ocupação que levaram populações do Sul do País, do Paraná, no Rio Grande do Sul, e também de Minas Gerais, de Goiás, para a Amazônia e hoje são as grandes vítimas de todo esse processo que está ocorrendo lá.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — A Presidência indaga do nobre Ministro João Santana se deseja uma outra intervenção na tréplica.

(Assentimento do Sr. Ministro João Santana.)
Com a palavra o Sr. Ministro João Santana.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Em primeiro lugar, gostaria de dizer, eminente Senador, que poderíamos perguntar da Justiça se devemos financiar o diesel ou a gasolina utilizada nas lanchas que passeiam nos rios, no pantanal e nas represas também; há lanchas no sul, há lanchas no Pantanal, aliás, também belas lanchas e navios em atividades aquaviárias no Pantanal que são disputadas em termos turísticos por todos os brasileiros.

Eu mesmo gosto muito, como V. Exª gosta de Angra dos Reis das regiões do Sul do País, eu também gosto muito do Centro-Oeste, acho as atividades bastante positivas; mas, também, o combustível gasta privadamente e, particularmente, pelos indivíduos daquela região do Brasil.

Então, nós teremos um empate bastante definido. O que queremos dizer é que não foi perguntado de onde teria que se comprar o petróleo de onde, teria que se fazer o refino. Agora, isso foi feito a partir do momento em que o País se foi desenvolvendo; a questão da equalização dos combustíveis não nasceu assim, os combustíveis não nasceram equalizados, quer dizer, foi um instrumento criado, arbitrariamente, em uma época de Governo arbitrário, em 1974, pela primeira crise do petróleo.

Assim, estamos revendo também um dos vários entulhos autoritários que existem na nossa legislação, na nossa organização que, com certeza, acredito que V. Exª também defenda que se removam esses entulhos autoritários. A nossa obrigação é, como disse e garanti a V. Exª, fazer com que o Governo leve a essas regiões que se estão desenvolvendo muito rapidamente e felizmente, graças a Deus, compensações e infraestrutura para que elas não sofram como as outras. Eu já disse o que vamos fazer em termos de poliduto, em termos de novas bases de distribuição e, quiçá mesmo, até em termos de refinarias para aquele setor.

Se fôssemos balancear esse tipo de incentivo, de instrumento, nós também poderíamos aqui questionar fundos constitucionais que têm privilégios para aquela região, como o Finam, as áreas agrícolas que estão além do Paralelo 13, que podem ter financiamentos agrícolas privilegiados, com juros subsidiados, ao contrário daquelas áreas que estão no Centro-Sul do País e que não contam com esse tipo de financiamento.

Desta maneira, o equilíbrio da Federação, o equilíbrio regional, o equilíbrio entre os cidadãos brasileiros é uma necessidade, é uma busca cotidiana e permanente de todos nós, brasileiros, e, particularmente, desta Casa, que é um instrumento de equilíbrio de representação da Federação.

Temos mecanismos para acertar essas questões e revogar uma série de erros — como V. Exª colocou — de décadas feitos por outros Governos que, felizmente, não foi nossa culpa, mas, infelizmente temos o fardo de carregar e vamos procurar fazê-lo da melhor maneira possível, a fim de que possamos resolver esses problemas, senão todos, pelo menos a maioria deles, até o término deste Governo.

Apenas gostaria de colocar a V. Exª que esqueci de lhe responder acerca do projeto da hidrovía. Vou pedir à Secretaria Nacional de Transportes do DNER que estude esses projetos de integração multimodal de transporte entre hidrovias, ferrovias e rodovias na Região Centro-Oeste. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Concluída, portanto, a fase de interpelações a S. Exª, o Sr. Ministro da Infra-Estrutura, Dr. João Eduardo Cerdeira de Santana, a Presidência indaga dos Srs. Senadores se algum líder deseja fazer alguma intervenção?

O Sr. Eduardo Suplicy — Sr. Presidente, peço a palavra como líder.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — A Presidência concede a palavra ao Senador Eduardo Suplicy, lembrando a S. Exª que, dentro de três minutos, deveremos encerrar esta sessão e nos deslocarmos para o Congresso Nacional.

O SR. EDUARDO SUPLICY (PT — SP. Como Líder. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente Mauro Benevides, prezado Ministro João Santana, eu gostaria de completar a reflexão relativa à liberação de recursos para a Brasmodal — Navegação e Transporte Ltda.

V. Exª explicou que se trata de liberação de recursos normalmente prevista na Constituição e que, através da Sudam, os sócios precisam comprovar capacidade econômica para subscrever os recursos próprios.

Gostaria de aqui assinalar dados mais completos: são proprietários dessa empresa, em 90%, a V. Barros Partici-

pações e Administração Ltda., a Polivias S/A — Transportes e Serviços, sendo o Sr. Vicente Sampaio de Barros, o Diretor-Presidente. O empreendimento para uma empresa que registrou e constituiu capital no valor de 12 mil dólares, em 10 de outubro de 1991, recentemente, envolve o valor de 103 milhões de dólares, sendo que recursos do Finam serão destinados no valor de 51,9 milhões de dólares; 25 milhões de dólares deverão ser com recursos próprios, e devem ser comprovados, mas os outros 25,5 milhões de dólares poderão ser levantados junto a instituições financeiras privadas.

O objetivo é o transporte rododotferroviário e marítimo, sendo que a rota abrange não apenas a área Amazônica, mas também Santos, Belém e Manaus.

Gostaria, inclusive, de formalizar requerimento de informação exatamente sobre como foram estimados os custos para dois navios de cinco mil toneladas, 1.200 contêineres, 140 carretas, dois terminais da Belém—Manaus.

Avalio seja importante examinar-se, primeiro, se o projeto extrapola a abrangência da Sudam, e como envolve o transporte marítimo, não precisaria ter, necessariamente, a aprovação do Departamento Nacional de Transporte Aquaviário e do Fundo de Marinha Mercante do Ministério da Infra-Estrutura?

Seria importante verificar se os proprietários têm experiência no ramo de transporte, levando-se em conta, em especial, que o capital emprestado é cinco mil vezes maior que o capital da empresa.

Os desembolsos serão em dezembro, oito milhões de dólares, e no primeiro semestre de 1992. Será que não serão muito além das despesas que, no caso, só podem ser realizadas a longo prazo, como a construção de navios e terminais?

Mas, Sr. Ministro, a preocupação maior que tenho é relativamente à facilidade com que alguns grupos econômicos obtêm recursos. De repente, com 12 mil dólares de capital constituído se obtém a injeção de 53 milhões de dólares. Parece uma mágica. Talvez nem todos os brasileiros conheçam essa mágica.

Avalio, Sr. Ministro, que seria importante nós procurarmos garantir ao País meios e, em especial, à população, praticamente sem recursos, que vive em situação de extrema pobreza ter condições de sair de sua situação.

Mas a forma colocada pelo Governo, hoje, não difere muito das formas anteriormente colocadas, muitas vezes repetidas injeção de recursos para grupos privados, já com algum tipo de recurso, multiplicando extraordinariamente esses recursos.

Avalio que esta situação precisa ser bem refletida, em que pese até possa estar previsto na Constituição.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — A Presidência vai oferecer a palavra ao nobre Senador Marcos Maciel e desculpa-se perante o Ministro da Infra-Estrutura pela impossibilidade de franquear-lhe igual tempo...

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Isso não posso aceitar porque o Senador Eduardo Suplicy, do PT, fez considerações ao Governo que represento e se eu não puder responder...

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — A Presidência esclarece ao nobre Ministro João Santana que o nobre Líder Eduardo Suplicy utilizou a tribuna como Líder e o Regimento a isso franqueia a S. Ex^a

A Presidência até estranhou a utilização desse espaço de tempo, que tem sido inusitado na interpelação a Ministro.

Vou consultar à Casa sobre se concorda em prorrogar a sessão por mais cinco minutos. (Pausa.)

Com o assentimento de todos os Srs. Senadores, prorrogamos a sessão por cinco minutos.

Sendo assim, a Presidência permite ao Ministro João Santana que utilize os mesmos três minutos que foram assegurados ao Senador Eduardo Suplicy.

O SR. JOÃO SANTANA (Ministro da Infra-Estrutura) — Nobre Senador Eduardo Suplicy, a quem conheço há mais de uma década. Efetivamente, há uma divergência entre V. Ex^a — sua linha de pensamento — e a linha de pensamento do Governo; não fora isso, estaríamos do mesmo lado. Ocorre que este Governo é a favor da iniciativa privada, e nos parece que V. Ex^a é contrário.

Quero caracterizar primeiro o seguinte: o Ministério da Infra-Estrutura nada possui, não tem nenhuma relação com o Conselho do Desenvolvimento da Amazônia, com o Basa, que votou essa proposta e que deu esses recursos. Portanto, não acompanhamos o processo, não temos conhecimento profundo sobre a questão. Analisando os dados colocados por V. Ex^a nesse minuto, V. Ex^a sabe — como Professor Universitário da Fundação Getúlio Vargas — que não existe, necessariamente, uma razão direta entre o capital inicial de uma empresa e os recursos que poderão ser alcançados por ela, desde que os seus sócios demonstrem capacidade para o pagamento desses recursos. O Banco fará a aceitação e o empréstimo desses recursos; isso é uma questão negocial. Se os sócios apresentarem capacidade de pagamento, não haverá problema nenhum. Saliento — pelo que V. Ex^a dispôs — que a colocação dos recursos serão casados entre a iniciativa privada e o Basa.

Quero colocar a V. Ex^a que nós, do Governo, estamos nada mais, nada menos do que cumprindo a Constituição, cumprindo toda a legislação que diz que esses fundos devem ser colocados, nessas bases, à iniciativa privada.

Era o que gostaria de salientar a V. Ex^a, para que não ficasse nenhuma interpretação de que este Governo, ou mesmo o Ministro, tenha qualquer dúvida em relação a esse tipo de procedimento. Muito obrigado.

Agradeço a abertura que este Plenário e a Mesa deram ao Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — A Presidência vai franquear por 1 minuto e 30 segundos — naturalmente a metade do tempo oferecido ao Senador Eduardo Suplicy — ao Líder do PFL, Marco Maciel, pedindo a compreensão de S. Ex^a, já que vamos realizar logo mais sessão do Congresso Nacional, quando estará em discussão a política salarial brasileira no que pertine a veto do Senhor Presidente da República, matéria para a qual convergem as atenções das classes trabalhadoras do País.

O SR. MARCO MACIEL (PFL — PE) — Sr. Presidente, Sr^{tes} e Srs. Senadores, hoje, o Senado recebeu o Sr. Ministro da Infra-Estrutura, o Dr. João Santana para prestar esclarecimentos sobre a política que desenvolve sob sua Pasta. E penso que todos nós concordaríamos em afirmar que S. Ex^a trouxe não somente subsídios extremamente importantes para o melhor conhecimento da política governamental, mas também respondeu a indagações que, durante quatro horas, foram formuladas por diferentes Senadores das mais diversas siglas

partidárias. E o que se extrai da exposição de S. Ex^a é, em primeiro lugar, o acerto de uma política de Governo que, em que pese as limitações financeiras que vive o País, busca realizar uma obra de enorme significação, de modo especial no campo da infra-estrutura física e econômica.

Por isso, nas minhas breves palavras, Sr. Presidente, gostaria de cumprimentar o Ministro João Santana pelos esclarecimentos que prestou e dizer que a Casa de alguma forma se enriqueceu com os subsídios e dados que ofereceu a nossa consideração.

Igualmente, Sr. Presidente, numa rápida palavra, quero dizer que entre os interpelantes estava ou esteve o Senador Pedro Simon, que se referiu, durante a sua interpeção, a tema que diz respeito à Pasta da Justiça. S. Ex^a, ontem, não pôde aqui estar presente e formulou uma questão que diz respeito a algo que está sob jurisdição do Ministério da Justiça, ou seja, a demarcação da área relativa aos Ianomami.

Como S. Ex^a suscitou uma dúvida é como o Ministro Jarbas Passarinho, hoje, aqui não se encontra, gostaria só de oferecer um breve subsídio sobre a questão, para que fique registrado nos Anais da Casa e para conhecimento do Senador Pedro Simon. Gostaria de dizer a S. Ex^a que a questão que suscitou está, a meu ver, devidamente esclarecida na Portaria nº 580, de 15 de novembro de 1991, de modo especial no seu item 3º.

Como sabe V. Ex^a, Sr. Presidente, o Senador Pedro Simon, se bem que reconhecesse ser legítima e correta a demarcação da área dos Ianomami, estava questionando o fato de na Portaria, não ter ficado devidamente defendidos os interesses do País na área fronteira. Gostaria de esclarecer a S. Ex^a — visto que aqui, ontem, não esteve, como fez questão de declarar — que o item 3º da Portaria esclarece a matéria ao dizer que:

“Está proibido o ingresso, o trânsito, a permanência de pessoas, ou grupos não-índios, dentro do perímetro urbano ora especificado, ressalvadas — faço questão de frisar esta parte — a presença e ação das autoridades federais, bem como a de particulares especialmente autorizados.”

Com isso, fica evidente que o Governo Federal manterá seus agentes naquela região, inclusive, quando e se for o caso, as Forças Armadas, para que venham defender as nossas fronteiras.

Faço esses esclarecimentos, Sr. Presidente, para que não pare nenhuma dúvida sobre a conduta que o Governo vem adotando com relação a essa momentosa questão da demarcação de terras indígenas e que o faz por sinal obedecendo à risca o preceito constitucional.

Antes de encerrar, Sr. Presidente, gostaria de, mais uma vez, apresentar os meus cumprimentos ao Sr. Ministro João Santana e à Casa, porque considero que hoje foi um dia extremamente positivo para o Senado Federal. Houve aqui um debate que se caracterizou não somente pela elevação do seu nível, pelos esclarecimentos que foram oferecidos mas também pelos subsídios extremamente importantes que vão, certamente, figurar nos Anais desta Casa e vão servir de orientação e de roteiro aos debates que, a partir daqui, se sucederão, de modo especial, com relação à política que o Governo vem desenvolvendo na área superiormente presidida pelo Ministro João Santana.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Srs. Senadores, a Presidência agradece ao Sr. Ministro João Eduardo Cerdeira de Santana a sua presença no plenário e, sobretudo, a forma lúcida com que respondeu a todas as intervenções dos Srs. Senadores. Cumprimenta S. Ex^a e designa a mesma comissão que o introduziu no plenário para conduzi-lo ao gabinete da Presidência, onde o Sr. Ministro receberá os cumprimentos dos Srs. Senadores.

A Mesa esclarece aos Srs. Senadores que o Congresso Nacional está convocado para uma sessão às 19 horas de hoje, quando importantes matérias serão submetidas à decisão do Parlamento brasileiro.

COMPARECEM MAIS OS SRS. SENADORES:

Abdias do Nascimento — Albano Franco — Aureo Mello — César Dias — Iram Saraiva — Moisés Abrão — Pedro Simon.

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

ORDEM DO DIA

— 1 —

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 94, DE 1991

(Em regime de urgência, nos termos do art. 353, parágrafo único, do Regimento Interno.)

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 94, de 1991 (nº 1.446/91, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências, tendo

PARECER, sob nº 484, de 1991, da Comissão

— de Constituição, Justiça e Cidadania, favorável ao projeto, nos termos de substitutivo que oferece, acolhendo as Emendas de nº 5, 16, 20, 21, 22, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 38, 39, 49 e 50; e, em parte, as de nº 1, 3, 4, 6, 9, 17 e 34; contrário às de nº 2, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 23, 25, 26, 36, 40, 41, 42, 46, 47 e 48; e pela prejudicialidade das de nº 43, 44 e 45.

— 2 —

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 61, DE 1991

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 61, de 1991 (nº 5.885/90 na Casa de origem), de iniciativa do Superior Tribunal de Justiça, que dispõe sobre a estruturação das Categorias Funcionais de Agente de Segurança Judiciária, Atendente Judiciário e Agente de Telecomunicações e Eletricidade dos Quadros de Pessoal Permanente do Conselho da Justiça Federal e da Justiça Federal de Primeiro e Segundo Graus, e dá outras providências, tendo

PARECER favorável, sob nº 431, de 1991, da Comissão — de Constituição, Justiça e Cidadania.

— 3 —

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 113, DE 1991

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 113, de 1991 (nº 130/89, na Câmara dos Deputados),

que aprova o texto do Ajuste Complementar de Cooperação Científica e Tecnológica, no Campo da Informática e Computadores, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, celebrado em Brasília, em 6 de junho de 1989, tendo

PARECER favorável, sob nº 409, de 1991, da Comissão
— de Relações Exteriores e Defesa Nacional.

— 4 —

**PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 171, DE 1989-COMPLEMENTAR**

Votação, em turno único, do Projeto de Lei do Senado nº 171, de 1989-Complementar, de autoria do Senador Fernando Henrique Cardoso, que define, nos termos do inciso I do art. 161 da Constituição Federal, o valor adicionado para fins de cálculo da participação dos municípios na Receita do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transportes Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação, tendo

PARECERES favoráveis, sob nºs 428, de 1990, e 260, de 1991, das Comissões

— de Assuntos Econômicos; e
— de Constituição, Justiça e Cidadania.

— 5 —

**SUBSTITUTIVO DA CÂMARA AO PROJETO
DE LEI DO SENADO Nº 223, DE 1989**

Votação, em turno único, do Substitutivo da Câmara ao Projeto de Lei do Senado nº 223, de 1989 (nº 4.901/90, na Câmara dos Deputados), de autoria do Senador Teotônio Vilela Filho, que dispõe sobre a inclusão das creches e estabelecimentos similares nos sistemas de ensino e dá outras providências, tendo

PARECER favorável, sob nº 459, de 1991, da Comissão
— de Educação.

— 6 —

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 22, DE 1991

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 22, de 1991, de autoria do Senador Márcio Lacerda, que acrescenta parágrafo ao art. 62 do Regimento Interno do Senado Federal, tendo

PARECERES, sob nºs 222, 331 e 432, de 1991, das Comissões

— de Constituição, Justiça e Cidadania; 1º pronunciamento: favorável; 2º pronunciamento: concluindo pelo não acolhimento do pedido de reexame, por não encontrar embasamento regimental nem argumentação convincente para deferimento da pretensão;

— Diretoria, favorável.

— 7 —

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 88, DE 1991

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 281 do Regimento Interno.)

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 88, de 1991, (apresentado pela Comissão de Assuntos Econômicos como conclusão de seu Parecer nº 489, de 1991), que autoriza a Prefeitura Municipal de Xanxerê — SC, a elevar temporariamente os limites estabelecidos pelo item I do art. 3º, conforme o disposto no § 1º do art. 6º da Resolução nº

58/90, do Senado Federal, no valor de cento e seis milhões, cento e cinquenta e oito mil, trezentos e quarenta cruzeiros, a preços de setembro de 1991.

— 8 —

REQUERIMENTO Nº 490, DE 1991

Votação, em turno único, do Requerimento nº 490, de 1991, de autoria do Senador Ronaldo Aragão, solicitando, nos termos regimentais, a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Resolução nº 40, de 1991, de sua autoria, que suspende temporariamente os limites previstos no art. 3º da Resolução nº 58, de 1990.

— 9 —

REQUERIMENTO Nº 680, DE 1991

Votação, em turno único, do Requerimento nº 680, de 1991, do Senador Fernando Henrique Cardoso, solicitando tramitação conjunta para os Projetos de Lei do Senado nºs 291 e 252, de 1991, de sua autoria e do Senador Marco Maciel, respectivamente, que dispõem sobre sistema de partidos políticos e dão outras providências.

— 10 —

REQUERIMENTO Nº 697, DE 1991

Votação, em turno único, do Requerimento nº 697, de 1991, do Senador Nelson Carneiro, solicitando, nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 220, de 1991, de sua autoria, que isenta de contribuição para a seguridade social a entidade beneficente de assistência social que atenda aos requisitos que menciona.

— 11 —

REQUERIMENTO Nº 698, DE 1991

Votação, em turno único, do Requerimento nº 698, de 1991, do Senador Nelson Carneiro, solicitando, nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 1991, de sua autoria, que fixa o valor dos títulos públicos na composição do preço para aquisição de bens a serem alienados.

— 12 —

REQUERIMENTO Nº 703, DE 1991

Votação, em turno único, do Requerimento nº 703, de 1991, de autoria do Senador Marco Maciel, solicitando, nos termos regimentais, a transcrição, nos Anais do Senado, dos artigos publicados no **Jornal do Brasil**, edições dos dias 3 e 4 de outubro de 1991, de autoria, respectivamente, de Dom Marcos Barbosa e Dom José Carlos de Lima Vaz, comemorativos do centenário de nascimento do escritor católico Jackson de Figueiredo.

— 13 —

REQUERIMENTO Nº 772, DE 1991

Votação, em turno único, do Requerimento nº 772, de 1991, de autoria do Senador Esperidião Amin e outros Senhores Senadores, solicitando, nos termos regimentais, a criação de uma Comissão Externa, composta de 5 Senadores, com o objetivo de analisar o problema dos aposentados e pensionistas do INSS.

— 14 —

REQUERIMENTO Nº 791, DE 1991

Votação, em turno único, do Requerimento nº 791, de 1991, de autoria do Senador Epitácio Cafeteira, solicitando, nos termos regimentais e com base no art. 50, da Constituição Federal, seja convocado o Senhor Ministro de Estado da Infra-Estrutura, Doutor João Eduardo Cerdeira de Santana, para prestar, perante o Plenário desta Casa, informações sobre o fechamento do sítio geológico de Serra Pelada.

— 15 —

REQUERIMENTO Nº 805, DE 1991

Votação, em turno único, do Requerimento nº 805, de 1991, de autoria do Senador Maurício Corrêa, solicitando, nos termos regimentais, a retirada do Projeto de Lei do Senado nº 262, de 1991, de sua autoria.

— 16 —

MENSAGEM Nº 269, DE 1991
(Escolha de autoridades)

Discussão, em turno único, dos Pareceres nºs 450 a 455, de 1991, da Comissão de Assuntos Econômicos, sobre a Mensagem nº 269, de 1991 (nº 560/91, na origem), de 16 de outubro do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à aprovação do Senado a escolha dos Senhores Ruy Coutinho do Nascimento, Carlos Eduardo Vieira de Carvalho, José Matias Pereira, Marcelo Monteiro Soares, Neide Terezinha Mallard e Paulo Gustavo Gonet Branco para comporem o Conselho Administrativo de Defesa Econômica — CADE.

— 17 —

PROJETO DE DECRETO
LEGISLATIVO Nº 126, DE 1991

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 172, II, d, do Regimento Interno.)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 126, de 1991 (nº 18, de 1991, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga concessão à Rádio Universal de Morrinhos Ltda., para explorar, pelo prazo de dez anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em onda média, na Cidade de Morrinhos, Estado do Ceará. (Dependendo de Parecer da Comissão de Educação.)

— 18 —

PROJETO DE DECRETO
LEGISLATIVO Nº 127, DE 1991

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 172, II, d, do Regimento Interno.)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 127, de 1991 (nº 10, de 1991, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga concessão à Rádio Sociedade de Soledade Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora na Cidade de Soledade, Estado da Paraíba. (Dependendo de Parecer da Comissão de Educação.)

— 19 —

PROPOSTA DE EMENDA À
CONSTITUIÇÃO Nº 16, DE 1991

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 358 do Regimento Interno)

Dá nova redação ao caput do art. 64 da Constituição Federal, instituindo a alternância no início de tramitação de projetos de origem externa. (1º signatário: Senador Alfredo Campos.)

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Esta encerrada a sessão.

(Levanta-se a Sessão às 18 horas e 40 minutos.)

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E
DEFESA NACIONAL
24ª Sessão (Extraordinária),
Realizada em 18 de novembro de 1991

Às dezesseis horas do dia dezoito de novembro de mil novecentos e noventa e hum, na sala de Reuniões da Comissão, Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senhor Senador Irapuan Costa Júnior, com a presença dos Senhores Senadores Marco Maciel, Chagas Rodrigues, Jonas Pinheiro, Oziel Carneiro, Antonio Mariz, Josaphat Marinho, Jutahy Magalhães, Fernando Henrique Cardoso e Eduardo Suplicy, reúne-se a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional. Estiveram presentes ainda, os Senhores Senadores José Sarney, Dirceu Carneiro, Garibaldi Alves Filho e os Senhores Deputados Clóvis Assis, Ney Lopes, Sigmaringa Seixas, Paulo Delgado, José Genoíno, Jabes Rabelo e Vivaldo Barbosa. Deixaram de comparecer por motivo justificado os Senhores Senadores Aluizio Bezerra, Nelson Carneiro, Pedro Simon, Ronaldo Aragão, Ronan Tito, Guilherme Palmeira, Lourival Baptista, Hugo Napoleão, José Richa, Marluce Pinto, Abdias Nascimento, Albano Franco, Moisés Abrão e José Paulo Bisol. A seguir o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da Ata da Reunião anterior, que é dada por aprovada. Prosseguindo, o Senhor Senador Irapuan Costa Júnior, Presidente da Comissão, comunica que a presente Reunião, destina-se a ouvir a exposição que fará o Senhor Deputado Alfonso Guerra, Vice-Secretário Geral do "Partido Socialista Obrero" espanhol. Prosseguindo, o Senhor Presidente concede a palavra ao Senhor Senador Chagas Rodrigues, para, em nome da Comissão, prestar saudações ao visitante. Dando sequência o Senhor Presidente passa a palavra ao Senhor Deputado Alfonso Guerra, que discorre sobre o tema "Socialismo do Futuro", tecendo, ainda, comentários sobre o processo da transformação por que passam os países socialistas do Leste Europeu. Finalizando, o Senhor Deputado Alfonso Guerra comenta fatos da experiência espanhola. Encerrada a exposição do Senhor Deputado Alfonso Guerra, o Senhor Presidente faculta a palavra aos que desejam interpelar o expositor. Para agradecer e enaltecer a brilhante exposição do visitante, faz uso da palavra o Senhor Senador Fernando Henrique Cardoso. A seguir, o Senhor Senador Irapuan Costa Júnior, passa a Presidência ao Senhor Senador Chagas Rodrigues, para que possa atender a compromissos inerentes ao cargo que ocupa. Na sequência, para interpelar, fazem uso da palavra os Senhores Senadores Antonio Mariz e Chagas Rodrigues. Neste momento reassume a Presidência dos trabalhos, o Senhor Senador Irapuan Costa Júnior, que, atendendo solicitação, concede permissão aos Senhores Deputados presentes à Reunião, que queiram fazer uso da palavra. Para interpelar o palestrante fazem uso da

palavra os Senhores Deputados José Genoíno, Paulo Delgado e Vivaldo Barbosa. Não havendo mais quem queira fazer uso da palavra, o Senhor Presidente congratula-se com o Senhor Deputado Alfonso Guerra, comunica ter sido a palestra rica em conteúdo, dizendo ainda ter a convicção da importância da presença do Senhor Deputado Alfonso Guerra nesta

Comissão. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente declara encerrada a Reunião, agradecendo a presença de todos os Parlamentares e demais autoridades, lavrando eu, Marcos Santos Parente Filho, Secretário da Comissão, a presente ata, que depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. — Senador **Irapuan Costa Júnior** Presidente.