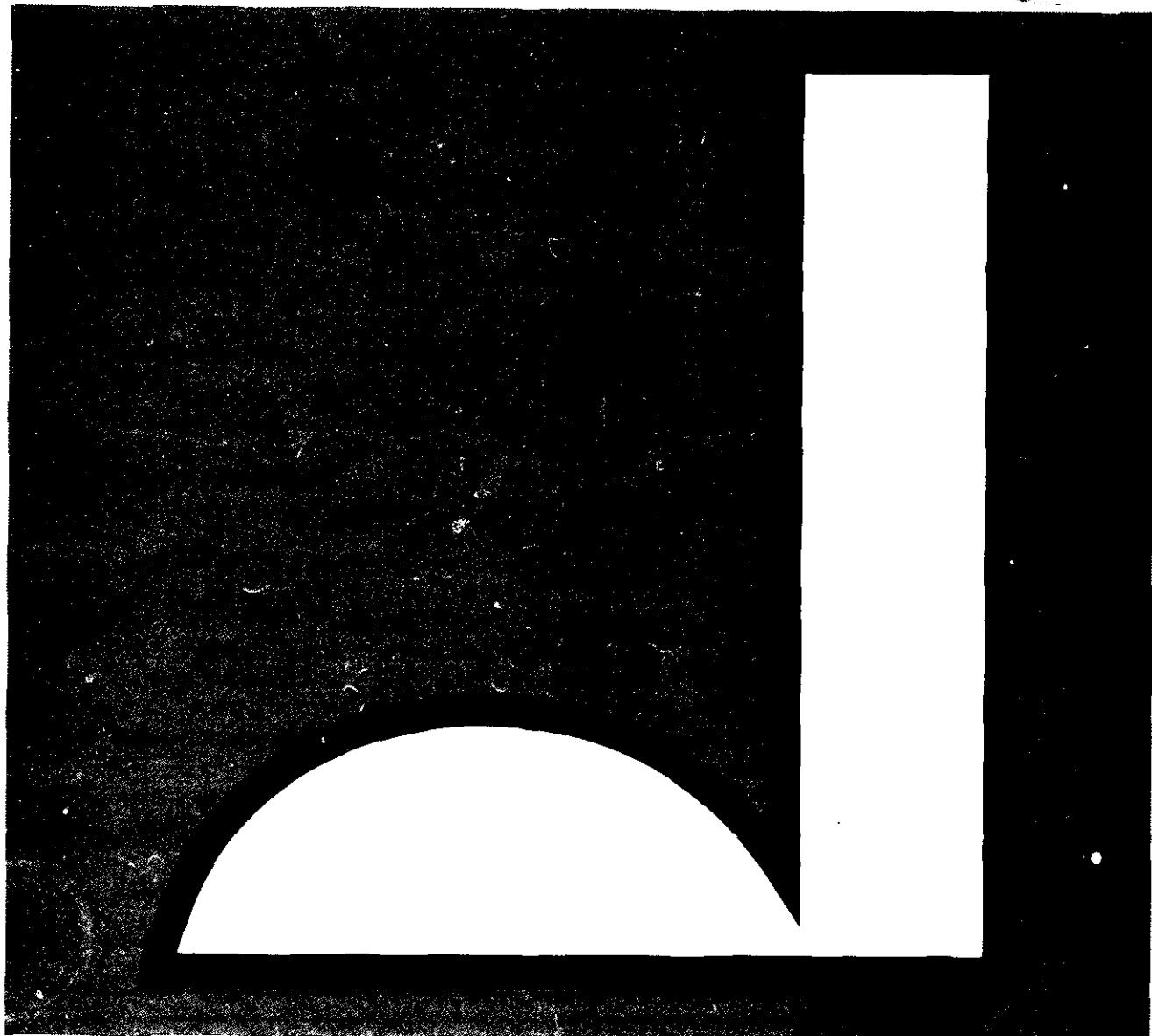




República Federativa do Brasil



# DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

NO LI - N° 058

QUARTA-FEIRA, 3 DE ABRIL DE 1996

BRASÍLIA - DF

<p><b>MESA</b>  <b>Presidente</b>  José Samey - PMDB - AP</p> <p><b>1º Vice-Presidente</b>  Teotonio Vilhena Filho - PSDB - AL</p> <p><b>2º Vice-Presidente</b>  Júlio Campos - PFL - MT</p> <p><b>1º Secretário</b>  Odacir Soares - PFL - RO</p> <p><b>2º Secretário</b>  Renan Calheiros - PMDB - AL</p> <p><b>3º Secretário</b>  Levy Dias - PPB - MS</p> <p><b>4º Secretário</b>  Ermândes Amorim - PMDB - RO</p> <p><b>Suplentes de Secretário</b>  Antônio Carlos Valadares - PSB - SE  Eduardo Suplicy - PT - SP  Luiz Alberto de Oliveira - PTB - PR  Ney Suassuna - PMDB - PB</p> <p><b>CORREGEDORIA PARLAMENTAR</b>  <b>Corregedor</b>  (Eleito em 16-3-95)  Romeu Tuma - PSL - SP</p> <p><b>Corregedores Substitutos</b>  (Eleitos em 16-3-95)  1º Senador Ramez Tebet - PMDB - MS  2º Senador Joel de Holland - PFL - PE  3º Senador Lúcio Alcântara - PSDB - CE</p> <p><b>PROCURADORIA PARLAMENTAR</b>  (Designação: 16 e 23-11-95)  Nabor Júnior - PMDB - AC  Waldeck Ornelas - PFL - BA  Emilia Fernandes - PTB - RS  José Ignácio Ferreira - PSDB - ES  Lauro Campos - PT - DF</p>	<p><b>LIDERANÇA DO GOVERNO</b></p> <p><b>Líder</b>  Elcio Alvares - PFL - ES</p> <p><b>Vice-Líderes</b>  José Roberto Arruda - PSDB - DF  Wilson Kleinübing - PFL - SC  Ramez Tebet - PMDB - MS  Luiz Alberto de Oliveira - PTB - PR</p> <p><b>LIDERANÇA DO PMDB</b></p> <p><b>Líder</b>  Jáder Barbalho</p> <p><b>Vice-Líderes</b>  Ronaldo Cunha Lima  Nabor Júnior  Gerson Camata  Carlos Bezerra  Ney Suassuna  Gilvan Borges  Fernando Bezerra  Gilberto Miranda</p> <p><b>LIDERANÇA DO PFL</b></p> <p><b>Líder</b>  Hugo Napoleão</p> <p><b>Vice-Líderes</b>  Edison Lobão  Francelino Pereira  Joel de Holland  Romero Jucá</p> <p><b>LIDERANÇA DO PSDB</b></p> <p><b>Líder</b>  Sérgio Machado</p> <p><b>Vice-Líderes</b>  Geraldo Melo  José Ignácio Ferreira  Lúdio Coelho</p>	<p><b>LIDERANÇA DO PPB</b></p> <p><b>Líder</b>  Epitácio Cafeteira  <b>Vice-Líderes</b>  Leomar Quintanilha  Esperidião Amin</p> <p><b>LIDERANÇA DO PT</b></p> <p><b>Líder</b>  José Eduardo Dutra</p> <p><b>Vice-Líder</b>  Benedita da Silva</p> <p><b>LIDERANÇA DO PTB</b></p> <p><b>Líder</b>  Valmir Campelo</p> <p><b>Vice-Líder</b>  Arlindo Porto</p> <p><b>LIDERANÇA DO PDT</b></p> <p><b>Líder</b>  Júnia Marise</p> <p><b>LIDERANÇA DO PPS</b></p> <p><b>Líder</b>  Roberto Freire</p> <p><b>LIDERANÇA DO PSB</b></p> <p><b>Líder</b>  Ademir Andrade</p> <p><b>LIDERANÇA DO PSL</b></p> <p><b>Líder</b>  Romeu Tuma</p>
---	--	---

## EXPEDIENTE

<p><b>AGACIEL DA SILVA MAIA</b>  Diretor-Geral do Senado Federal</p> <p><b>CLAUDIONOR MOURA NUNES</b>  Diretor Executivo do Cegraf</p> <p><b>JÚLIO WERNER PEDROSA</b>  Diretor Industrial do Cegraf</p>	<p><b>RAIMUNDO CARREIRO SILVA</b>  Secretário-Geral da Mesa do Senado Federal</p> <p><b>MANOEL MENDES ROCHA</b>  Diretor da Subsecretaria de Ata</p> <p><b>DENISE ORTEGA DE BAERE</b>  Diretora da Subsecretaria de Taquigrafia</p>	<p><b>DIÁRIO DO SENADO FEDERAL</b></p> <p>Impresso sob a responsabilidade da Presidência do Senado Federal (Art. 48, nº 31 RISF)</p>
---	---	--

# SENADO FEDERAL

## SUMÁRIO

### 1- ATA DA 34ª SESSÃO NÃO DELIBERATIVA, EM 2 DE ABRIL DE 1996

#### 1.1- ABERTURA

#### 1.2- EXPEDIENTE

#### 1.2.1- Pareceres

##### Referentes às seguintes matérias:

Projeto de Lei do Senado nº 54, de 1995, de autoria do Senador Pedro Simon, que cria a Ouvidoria-Geral da República e dá outras provisões. ....

Mensagem nº 286, de 1994 (nº 674/94, na origem), do Senhor Presidente da República, submetendo o texto revisto, para correção de imperfeições de ordem material na versão para o idioma português, da Convenção Relativa à Proteção das Crianças e à Cooperação em Matéria de Adoção Internacional. (Projeto de Decreto Legislativo nº 11, de 1996). ....

1.2.2- Ofícios do 1º Secretário da Câmara dos Deputados

*Encaminhando ao Senado Federal autógrafos dos seguintes projetos:*

Projeto de Decreto Legislativo nº 3, de 1996 (nº 37/95, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Sete Colinas de Uberaba Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Uberaba, Estado de Minas Gerais. ....

Projeto de Decreto Legislativo nº 4, de 1996 (nº 103/95, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Cidade Verde de Teresina Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Teresina, Estado do Piauí. ....

Projeto de Decreto Legislativo nº 5, de 1996 (nº 138/95, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Bela Vista Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Bela Vista, Estado do Mato Grosso do Sul. ....

Projeto de Decreto Legislativo nº 6, de 1996 (nº 156/95, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Independência de Salto do Lontra Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sono-

ra em onda média na Cidade de Salto do Lontra, Estado do Paraná. ....

05716

Projeto de Decreto Legislativo nº 7, de 1996 (nº 159/95, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Mundo Jovem Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro. ....

05718

Projeto de Decreto Legislativo nº 8, de 1996 (nº 161/95, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à ECC - Empresa Coromandelense de Comunicação Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Coromandel, Estado de Minas Gerais. ....

05719

Projeto de Decreto Legislativo nº 9, de 1996 (nº 169/95, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Clube de Alagoas Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Arapiraca, Estado de Alagoas. ....

05720

Projeto de Decreto Legislativo nº 10, de 1996 (nº 170/95, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Companhia Catarinense de Rádio e Televisão, para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na Cidade de Joinville, Estado de Santa Catarina. ....

05722

#### 1.2.3- Comunicação

Do Senador Leomar Quintanilha, referente ao seu afastamento do exercício do mandato em face de assumir, nesta data, o cargo de Secretário da Indústria, Comércio e Turismo do Estado do Tocantins. ....

05723

#### 1.2.4- Ofício

Nº 10, de 1996, do Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, comunicando a aprovação, nos termos do Substitutivo que apresenta, do Projeto de Lei do Senado nº 54, de 1995, cujo parecer foi lido anteriormente. ....

05724

#### 1.2.5- Comunicações da Presidência

Abertura do prazo de cinco dias úteis para interposição de recurso, por um décimo da composição da Casa, para que o Projeto de Lei do Senado nº 54, de 1995, cujo parecer foi lido anteriormente, seja apreciado pelo Plenário. ....

05724

Abertura de prazo para tramitação e oferecimento de emendas aos Projetos de Decretos Legislativos nºs 3 a 10, de 1996, lidos anteriormente.....

Recebimento do Ofício nº 407/96, de 26 de março passado, do Banco do Nordeste do Brasil S.A., encaminhando as Demonstrações Contábeis do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE), posição de 31/12/95. (Diversos nº 5, de 1996-CN).....

Recebimento do Ofício nº 220/96, de 27 de março último, da Procuradoria-Geral da República, encaminhando cópia do Ofício nº 233/95, do Coordenador da 7ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, enviando recomendação subscrita pelo Procurador da República, proferida nos autos do Processo nº 08100.003898/93-79, contendo pleito no sentido de que sejam cumpridas as normas constitucionais e legais que propiciam o acesso ao trabalho e cargos públicos, às pessoas portadoras de deficiência. (Diversos nº 28, de 1996).....

Recebimento do Ofício nº S/22, de 1996 (nº 50/96, na origem), de 29 de março último, do Supremo Tribunal Federal, comunicando que aquela Corte indeferiu o Mandado de Segurança nº 22.148-8/160, e declarou a constitucionalidade do art. 8º, IV, e art. 23 e seus parágrafos, da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990. ....

#### 1.2.6– Discursos do Expediente

SENADOR VILSON KLEINUBING – Refinanciamento das dívidas das pequenas e médias empresas.....

SENADOR BERNARDO CABRAL – Anunciando a visita do Secretário-Geral do Conselho de Estado da República Popular da China, Sr. Luo Gan, ao Senado Federal. Ressaltando a importância do comércio chinês.....

SENADOR EPITACIO CAFETEIRA – Lamentando a ausência nos trabalhos legislativos do Senado Federal do Senador Leomar Quintanilha, que ocupará a Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo do Estado de Tocantins.....

SR. PRESIDENTE -- Associando-se ao pronunciamento do Senador Epitacio Cafeteira.....

SENADOR BERNARDO CABRAL – Associando-se às palavras de estima do Sr. Epitacio Cafeteira em relação ao Sr. Leomar Quintanilha.....

SENADOR JOSÉ EDUARDO DUTRA – Críticas ao voto presidencial apostado ao projeto de anistia das multas impostas ao Sindicato de Petroleiros pelo Tribunal Superior do Trabalho.....

#### 1.2.7– Leitura de projeto

Projeto de Decreto Legislativo nº 12, de 1996, de autoria do Senador Eduardo Suplicy, que dis-

põe sobre a realização de consulta, na forma de plebiscito, acerca da implantação de um programa de renda mínima a todos os brasileiros. ....

05724 05732  
1.2.8– Discursos do Expediente (continuação)

SENADOR EDUARDO SUPILCY – Justificando o Projeto de Decreto Legislativo nº 12/96, de sua autoria, lido na presente sessão.....

05724 05734  
SENADOR BERNARDO CABRAL – Homenagens ao Secretário-Geral do Conselho de Estado da República Popular da China, em visita na Casa.....

05724 05735  
SR. PRESIDENTE – Associando-se às homenagens prestadas ao Secretário-Geral Chinês.....

SENADORA MARINA SILVA – Registro da conclusão do relatório dos Procuradores do Trabalho, Dr. Victor Hugo Laitano e Dr. João Batista Luzzardo Soares Filho, sobre a existência da exploração do trabalho escravo no Estado do Acre. ....

05724 05738  
SENADOR JONAS PINHEIRO – Considerações sobre a Lei nº 7.803, de 18.07.89, que trata do Controle do Meio Ambiente – Código Florestal. Proteção das áreas do Cerrado. ....

05724 05769  
SENADORA BENEDITA DA SILVA – Considerações acerca do Orçamento Participativo, adotado pelas administrações municipais e estaduais do Partido dos Trabalhadores. ....

#### 1.3– ENCERRAMENTO

#### 2– ATAS DE COMISSÃO

05724 05770  
27ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, realizada em 12 de dezembro de 1995.....

05725 05785  
1ª Reunião da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, realizada em 24 de janeiro de 1996....

05725 05786  
1ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, realizada em 14 de março de 1996.....

05729 05817  
3– ATOS DO DIRETOR-GERAL  
Nº 312, de 1996 (Replicação).....

Nºs 372 a 374, de 1996 .....

05730 05817  
4– CORRESPONDÊNCIAS EXPEDIDAS PELA SECRETARIA GERAL DA MESA.

05730 05817  
5– MESA DIRETORA  
6– CORREGEDORIA PARLAMENTAR

05730 05817  
7– PROCURADORIA PARLAMENTAR  
8– LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

05730 05817  
9– CONSELHO DE ÉTICA E DECORO PARLAMENTAR

05730 05817  
10– COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

05730 05817  
11– COMISSÃO PARLAMENTAR CONJUNTA DO MERCOSUL (SEÇÃO BRASILEIRA)

# Ata da 34<sup>a</sup> Sessão Não Deliberativa, em 2 de abril de 1996

## 2<sup>a</sup> Sessão Legislativa Ordinária, da 50<sup>a</sup> Legislatura

*Presidência dos Srs. Humberto Lucena e Eduardo Suplicy*

*(Inicia-se a sessão às 14h30 min)*

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O Sr. 1º Secretário em exercício, Senador Nabor Júnior, procederá à leitura do Expediente.

É lido o seguinte

### EXPEDIENTE

### PARECERES

### PARECER Nº 163, DE 1996

**Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 54, de 1995, de autoria do Senador Pedro Simon, que cria a Ouvidoria-Geral da República e dá outras providências.**

**Relator:** Senador Romeu Tuma

### Relatório

O Projeto de Lei do Senado nº 54, de 1995, de autoria do nobre Senador Pedro Simon, propõe a criação da Ouvidoria-Geral da República, vinculada ao Ministério da Justiça.

Conforme estabelece o art. 1º da proposição, a Ouvidoria terá a finalidade de acolher, processar e encaminhar à Presidência da República, aos Ministérios, Secretarias e demais setores da administração pública direta e indireta, após breve avaliação, projetos, sugestões, reclamações ou denúncias da população ou de entidades, para o aperfeiçoamento das formas de participação popular e comunitária, nos processos de decisão e execução de serviços públicos; para o desenvolvimento sócio-econômico, científico e cultural; para a correção de erros, omissões ou abusos administrativos; e para a melhoria dos serviços públicos em geral.

O art. 1º dispõe ainda, em seus §§ 1º e 2º, que o Ouvidor-Geral será nomeado pelo Presidente da República, o qual definirá, por decreto, a estrutura e o quadro de pessoal da Ouvidoria-Geral.

A proposta determina também que os projetos, sugestões, reclamações ou denúncias sejam formulados por escrito e acompanhados de documentos

esclarecedores. Sugere ainda que se mantenha cadastro destinado ao registro das iniciativas inéditas ou colocadas em prática com êxito por administrações públicas estaduais e municipais, desde que aplicáveis à área federal.

Dispõe o projeto, no art. 4º, que as autoridades e servidores da Administração Federal direta e indireta prestarão colaboração e informações à Ouvidoria-Geral da República, em assuntos de sua alcada que sejam submetidos à sua apreciação.

Finalmente, anuncia que serão considerados serviços públicos relevantes os projetos e sugestões dos quais resultem benefícios à Administração e à comunidade e as reclamações e denúncias que, apuradas, redundem no aperfeiçoamento e moralização dos serviços públicos.

Conforme esclarece o autor na justificação, a Ouvidoria-Geral deverá atuar como elo de ligação direta entre a sociedade e a administração pública, facilitando o intercâmbio, discussão e operacionalização de idéias, propostas e informações, a resolução de questionamentos e dúvidas; a solução de problemas, aproximando o cidadão dos serviços públicos, abrindo-lhe um canal de acesso adequado à repartição competente para a resolução dos problemas que o afligem, sem que necessite especializar-se no conhecimento da máquina administrativa ou valer-se de terceiros, para a obtenção de um direito na maioria das vezes líquido e certo.

Nenhuma emenda foi apresentada ao projeto no prazo regimental, cabendo a esta Comissão decidir sobre o assunto em caráter terminativo.

### Exame do Mérito

A idéia de criar instâncias intermediárias entre o Estado e o cidadão, recorrendo-se a um agente independente da estrutura burocrática oficial, decorre da necessidade de estabelecer mecanismos para que a sociedade possa efetivamente controlar o desempenho da administração pública. A mais antiga é a da Suécia, criada em 1713 e mantida pela Constituição de 1809, para garantir que o indivíduo recebesse tratamento adequado e justo em suas relações com o Estado.

O ombudsman – palavra que em sueco significa representante ou advogado – foi instituído, assim,

para coibir abusos praticados contra cidadãos por funcionários civis, militares e do Judiciário, que tivessem cometido qualquer ilegalidade ou não tivessem preenchido de maneira satisfatória os deveres e atribuições inerentes a seus cargos.

A adoção do instituto em grande número de países, como a França, a Espanha, Portugal, Finlândia, Inglaterra, indica importância desses mecanismos de controle do poder público por qualquer cidadão, sem os entraves que a burocracia geralmente lhe impõe.

Um traço comum à figura do **ombudsman** em quase todos os países que o adotam é seu papel de protetor dos interesses dos cidadãos frente ao poder do Estado, sem o formalismo exigido no contencioso, permitindo-se, em alguns casos, a queixa ou denúncia oral. Permite-se ainda que o reclamante não seja o titular do direito lesado, bastando-lhe ter interesse na condição de cidadão, podendo ainda ser nacional ou estrangeiro, no gozo ou não de seus direitos civis e políticos. A França e a Inglaterra constituem exceções, pois interpõem o parlamento entre o **ombudsman** e o cidadão.

No Brasil, embora não se conheçam experiências de aplicação do instituto na esfera federal, cabe registrar que no período colonial o ouvidor-geral atuava como auxiliar do donatário de capitâncias hereditárias e tinha a seu encargo a aplicação do direito aos casos concretos, função que permaneceu durante o Governo-Geral, cabendo-lhe velar pela observância das leis, decretos e regulamentos. Pertencia à administração da Justiça no Brasil-Colônia, diferentemente do **ombudsman**, entidade que goza de autonomia em relação à administração.

Há registros de proposta para a instituição do **ombudsman** no Brasil já em 1823, quando deputado constituinte José de Souza Mello apresentou um projeto que estabelecia em seu art. 5º: Para desafogo e liberdade dos povos, haverá em cada província um Juiz do Povo, a quem recorra nos casos de opressão para apresentar na Corte as suas queixas, o que o mesmo Juiz do Povo deverá fazer *ex officio*.

O tema da defesa dos direitos do cidadão contra atos e omissões do poder público ressurge nos debates na imprensa nos anos 70 deste século e ganha maior destaque com o início da democratização do País culminando com a apresentação de projetos de lei e com a tentativa de introduzir o instituto do **ombudsman** na Constituição de 1988.

Além dessas e de outras iniciativas na área federal, como a de criação do Ouvidor-Geral do Ministério da Previdência, em 1986 e depois em 1992, as

experiências concretas no Brasil se limitaram às esferas estaduais e municipais. Em Curitiba, a Prefeitura Municipal criou a Ouvidoria-Geral, em 1986, em caráter experimental.

Relatos do início da experiência indicam que ela foi bem-sucedida, inclusive introduzindo a população a levar sugestões de aprimoramento dos serviços públicos. Encaminhadas as sugestões aos órgãos competentes para tratar da matéria, muitas foram aceitas e postas em prática com excelentes resultados, como a alteração do sentido de ruas, dispensa de requisitos inúteis exigidos para a liberação de alvarás, fechamento de ruas para lazer, entre, outros exemplos menos significativos.

Outro relato de experiência bem sucedida é registrado pelo autor do Projeto, em sua justificação, informando que implantou, quando Governador do Rio Grande do Sul, a Ouvidoria-Geral do Estado.

O mérito da proposta fica configurado, assim, não apenas pela importância do instituto para a modernização e moralização da administração pública, como pela garantia que representa ao cidadão de pronto atendimento a suas justas reivindicações.

#### Voto do Relator

Conforme determina a Constituição Federal, em seu art. 61, § 1º, inciso II, alínea e, são de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que disponham sobre criação, estruturação e atribuições dos Ministérios e órgãos da administração pública.

Essa limitação constitucional cria embarracos para a proposição, pois ela trata da criação da Ouvidoria-Geral, levando o Congresso a substituir indevidamente o Presidente da República numa atividade que lhe é exclusiva.

Prática corrente no Congresso, a edição de proposições de natureza autorizativa vem em socorro da proposição, para preservar seu conteúdo, extremamente meritório. Com efeito, a instituição de uma ouvidoria-geral ou de outro órgão com as mesmas funções constitui importante instrumento para a prática da democracia, para a restauração da credibilidade da população na administração pública e para o pleno exercício da cidadania.

O projeto em exame nada contém que desaconselhe sua tramitação e aprovação final, do ponto de vista da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

É digno de aprovação também quanto ao mérito, pois afigura-se oportuno, relevante e justo. Assim a relevância do organismo proposto me estimula a defendê-lo e a sugerir-lhe algumas modificações, na forma do substitutivo que passo a apresentar.

**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 54  
SUSBTITUTIVO Nº 1 – CCJ**

**Autoriza o Presidente da República a criar a Ouvidoria-Geral da República e dá outras providências.**

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Fica o Poder Executivo autorizado a criar a Ouvidoria-Geral da República, vinculada à Presidência da República, destinada a defender direitos e interesses individuais e coletivos contra atos ilegais ou injustos e contra omissões, cometidos pela Administração Pública Federal, ressalvada a competência de outros órgãos.

**Art. 2º** O Ouvidor-Geral da República será nomeado pelo Presidente da República, dentre cidadãos brasileiros natos, com mais de trinta e cinco anos de idade, para mandato de dois anos, permitida a recondução apenas uma vez.

Parágrafo único. O Ouvidor-Geral será substituído, em suas faltas e impedimentos, pelo Ouvidor-Geral adjunto, nomeado pelo Presidente da República, por indicação do Ouvidor-Geral.

**Art. 3º** A estrutura e o quadro de pessoal da Ouvidoria-Geral da República serão definidos em lei.

**Art. 4º** São atribuições do Ouvidor-Geral da República:

I – acolher e apurar reclamações ou denúncias que lhe forem dirigidas e determinar aos órgãos competentes, quando cabível, a instalação de sindicância, de inquérito administrativo e de auditoria;

II – recomendar a anulação ou correção dos atos contrários à lei ou às regras da boa administração, representando, quando necessário, aos órgãos competentes;

III – propor medidas de aprimoramento da organização e das atividades da Administração Pública Federal direta, indireta e fundacional, em proveito dos cidadãos.

**Art. 5º** Qualquer cidadão brasileiro poderá encaminhar denúncias ou reclamações ao Ouvidor-Geral da República.

**Art. 6º** A Ouvidoria-Geral da República manterá cadastro destinado ao registro das iniciativas inéditas ou colocadas em prática, com êxito, pelas administrações estaduais e municipais, desde que aplicáveis em nível federal.

**Art. 7º** No exercício de suas atribuições, o Ouvidor-Geral da República poderá requisitar documentos, ouvir funcionários e solicitar perícias, a expensas do órgão da administração direta, indireta ou fundacional.

Parágrafo único. A recusa ao cumprimento das determinações do Ouvidor-Geral será considerada falta grave e registrada na ficha funcional do servidor.

**Art. 8º** As autoridades e servidores da Administração Federal direta, indireta e fundacional prestarão colaboração e informações à Ouvidoria-Geral da República, em assuntos de sua alçada que sejam submetidos a sua apreciação.

**Art. 9º** O Ouvidor-Geral da República apresentará ao Presidente da República, ao final de cada ano de seu mandato, relatório de suas atividades, indicando as recomendações encaminhadas e os órgãos investigados, bem como o resultado das investigações.

**Art. 10.** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 11.** Revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão, 28 de março de 1996. – **Íris Rezende**, Presidente – **Romeu Tuma**, Relator – **Josaphat Marinho** – **Pedro Simon** – **Ramez Tebet** – **José Fogaça** – **Antônio Carlos Valadares** – **Luiz Alberto** – **Bernardo Cabral** – **José Eduardo Dutra** (Abstenção) – **José Bianco** – **Ronaldo Cunha Lima**.

**TEXTO FINAL APROVADO PELA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 54, DE 1995, QUE CRIA A OUVIDORIA-GERAL DA REPÚBLICA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS**

**Autoriza o Presidente da República a criar a Ouvidoria-Geral da República e dá outras providências.**

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Fica o Poder Executivo autorizado a criar a Ouvidoria-Geral da República, vinculada à Presidência da República, destinada a defender direitos e interesses individuais e coletivos, contra atos ilegais ou injustos e contra omissões, cometidos pela Administração Pública Federal, ressalvada a competência de outros órgãos.

**Art. 2º** O Ouvidor-Geral da República será nomeado pelo Presidente da República, dentre cidadãos brasileiros natos, com mais de trinta e cinco anos de idade, para mandato de dois anos, permitida a recondução apenas uma vez.

Parágrafo único. O Ouvidor-Geral será substituído, em suas faltas e impedimentos, pelo Ouvidor-Geral adjunto, nomeado pelo Presidente da República, por indicação do Ouvidor-Geral.

**Art. 3º** A estrutura e o quadro de pessoal da Ouvidoria-Geral da República serão definidos em lei.

Art. 4º São atribuições do Ouvidor-Geral da República:

I – acolher e apurar reclamações ou denúncias que lhe forem dirigidas e determinar aos órgãos competentes, quando cabível, a instalação de sindicância, de inquérito administrativo e de auditoria;

II – recomendar a anulação ou correção dos atos contrários à lei ou às regras da boa administração, representando, quando necessário, aos órgãos competentes;

III – propor medidas de aprimoramento da organização e das atividades da Administração Pública Federal direta, indireta e fundacional, em proveito dos cidadãos.

Art. 5º Qualquer cidadão brasileiro poderá encaminhar denúncias ou reclamações ao Ouvidor-Geral da República.

Art. 6º A Ouvidoria-Geral da República manterá cadastro destinado ao registro das iniciativas inéditas ou colocadas em prática, com êxito, pelas administrações estaduais e municipais, desde que aplicáveis em nível federal.

Art. 7º No exercício de suas atribuições. O Ouvidor-Geral da República poderá requisitar documentos, ouvir funcionários e solicitar perícias, a expensas do órgão da administração direta, indireta ou fundacional.

Parágrafo único. A recusa ao cumprimento das determinações do Ouvidor-Geral será considerada falta grave e registrada na ficha funcional do servidor.

Art. 8º As autoridades e servidores da Administração Federal direta, indireta e fundacional prestarão colaboração e informações à Ouvidoria-Geral da República, em assuntos de sua alçada que sejam submetidos a sua apreciação.

Art. 9º O Ouvidor-Geral da República apresentará ao Presidente da República, ao final de cada ano de seu mandato, relatório de suas atividades, indicando as recomendações encaminhadas e os órgãos investigados, bem como o resultado das investigações.

Art. 10. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 11. Revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão, 20 de março de 1996. – Senador **Íris Rezende**, Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

#### PARECER Nº 164, DE 1996

**Da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, sobre a Mensagem nº 286, de 1994 (nº 674, de 1994, na ori-**

gem), do Senhor Presidente da República, submetendo o texto revisto, para correção de imperfeições de ordem material na versão para o idioma português, da Convenção Relativa à Proteção das Crianças e à Cooperação em Matéria de Adoção Internacional.

**Relator: Senador Bernardo Cabral**

#### I – Relatório

Vem ao Senado Federal, nos termos do art. 49, I da Constituição Federal, e a esta Comissão, em obediência ao art. 103, I, do Regimento Interno, a Mensagem nº 286, de 1994, do Poder Executivo, reencaminhando, para a devida outorga legislativa, o texto da Convenção Relativa à Proteção das Crianças e à Cooperação em Matéria de Adoção Internacional, concluída na Haia, em 29 de maio de 1993.

O reencaminhamento deve-se a correções e complementações que foram apostas ao texto da Convenção anteriormente enviada, através da Mensagem 865, de 22 de novembro de 1993, e que continha erros materiais de versão e mesmo omitia alguns artigos. Não obstante tais incorreções, a Convenção foi aprovada e promulgada na forma do Decreto Legislativo nº 63, de 1995 (nº 65, de 1994, na CD), detectando-se a posterior as imperfeições originadas na versão procedida pelo Poder Executivo, o que determinou o reenvio da Mensagem sob exame.

Como consequência, cumpre acrescentar, o Poder Executivo viu-se impossibilitado de proceder o depósito do instrumento de ratificação da Convenção, conforme expediente do Secretário de Relações com o Congresso Nacional, do Ministério de Relações Exteriores.

Acompanha a Mensagem nº 63/95 a exposição de motivos do Sr. Ministro de Estado das Relações Exteriores, em que justifica o reenvio, diante dos equívocos materiais.

#### II – Voto

Trata-se a toda evidência de ato internacional conveniente e oportuno aos interesses nacionais, compatível com o ordenamento jurídico brasileiro, seja no plano constitucional, como no plano infra-constitucional e versado em boa técnica legislativa, pelo que somos pela sua aprovação.

Diante de todo exposto, urge todavia que, no intuito de sanar-se a tramitação e a apreciação legislativa da Convenção em apreço, proceda-se à revogação do Decreto Legislativo nº 63/95, eivado de vícios materiais insuperáveis, aprovando-se de forma

concomitante a Mensagem 286/94, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que segue ao final.

Impõe-se, por derradeiro, que se encaminhe a presente Mensagem, e o vertente Decreto Legislativo que se lhe incorpora, à Câmara dos Deputados, a fim de se perfazer a apreciação bicameral, tendo em vista que, sobre a mensagem ora examinada, aquela Casa não se manifestou.

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO  
Nº 11 DE 1996**

**Aprova o texto da Convenção Relativa à Proteção das Crianças e à Cooperação em Matéria de Adoção Internacional, concluída na Haia, em 29 de maio de 1993.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto da Convenção Relativa à Proteção das Crianças e à Cooperação em Matéria de Adoção Internacional, concluída na Haia matéria em 29 de maio de 1993.

Parágrafo único. São sujeitos à apreciação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão à referida Convenção, bem como quaisquer atos que, nos termos do artigo 49, inciso I, da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Revoga-se o Decreto Legislativo nº 63, de 1995.

Art. 3º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 28 de março de 1996

**Antônio Carlos Magalhães**, Presidente – **Bernardo Cabral**, Relator – **Nabor Junior** – **Pedro Simon** – **Benedita Da Silva** – **Sebastião Rocha** – **Hugo Napoleão** – **José Agripino** – **Joel de Hollanda** – **Geraldo Melo** – **Romeu Tuma**.

**OFÍCIOS**

**DO 1º SECRETÁRIO DA  
CÂMARA DOS DEPUTADOS**

*Encaminhando ao Senado Federal autógrafos dos seguintes projetos:*

Senado Federal

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO  
Nº 3, DE 1996**  
(Nº 37/95, na Câmara dos Deputados)

**Aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Sete Colinas de Uberaba Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência mo-**

**dulada na cidade de Uberaba, Estado de Minas Gerais.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 87, de 22 de junho de 1992, que renova por 10 (dez) anos, a partir de 14 de fevereiro de 1987, a permissão outorgada à Rádio Sete Colinas de Uberaba Ltda. para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Uberaba, Estado de Minas Gerais.

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

**MENSAGEM Nº 341, DE 1992**

Senhores Membros do Congresso Nacional,  
Nos termos do art. 49, inciso XII, combinado com o § 1º do art. 223, da Constituição Federal, submeto à apreciação do Congresso Nacional acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado dos Transportes e das Comunicações, o ato constante da Portaria nº 87, de 22 de junho de 1992, que renova a permissão outorgada à Rádio Sete Colinas de Uberaba Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada, na cidade de Uberaba, Estado de Minas Gerais.

Brasília, 23 de julho de 1992. – **Fernando Collor.**

**EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 47/92-SNC DE 2 DE JUNHO DE 1992, DO SENHOR MINISTRO DE ESTADOS DOS TRANSPORTES E DAS COMUNICAÇÕES**

Excelentíssimo Senhor Presidente da República.  
Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência a inclusa Portaria nº 87, de 22 de junho de 1992, pela qual renovei a permissão da Rádio Sete Colinas de Uberaba Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada, na cidade de Uberaba, Estado de Minas Gerais.

2. Os órgãos competentes deste Ministério manifestaram-se sobre o pedido, considerando-o devidamente instruído, o que me levou a deferir o requerimento de renovação.

3. Esclareço que, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição, o ato de renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, a quem encareço se digne Vossa Excelência de encaminhar a anexa portaria, acompanhada do processo administrativo que lhe deu origem.

Respeitosamente, – **Affonso Alves de Camargo Netto**, Ministro de Estado dos Transportes e das Comunicações.

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
E DAS COMUNICAÇÕES**

**PORTARIA N° 87, DE 22 DE JUNHO DE 1992**

O Ministro de Estado dos Transportes e das Comunicações, no uso de suas atribuições e de acordo com o disposto no art. 6º, Inciso II, alínea d, da Lei nº 8.422, de 13 de maio de 1992, e tendo em vista o que consta do Processo nº 29104.000712/86, resolve:

I – Renovar, de acordo com o art. 33, § 3º, da Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, por 10 (dez) anos, a partir de 144 de fevereiro de 1987, a permissão outorgada à Rádio Sete Colinas de Jberaba Ltda., pela Portaria nº 110, de 7 de fevereiro de 1977, para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada, na cidade de Uberaba, Estado de Minas Gerais.

II – A execução do serviço, cuja outorga é renovada por esta Portaria, reger-se-á pelo Código Brasileiro de Telecomunicações, leis subsequentes e seus regulamentos.

III – Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição.

IV – Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. – Affonso Alves de Camargo Netto.

**LEGISLAÇÃO CITADA**

**CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA  
FEDERATIVA DO BRASIL**

Art. 223. Compete ao Poder Executivo outorgar e renovar concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens, observado o princípio da complementariedade dos sistemas privado, público e estatal.

§ 1º O Congresso Nacional apreciará o ato no prazo do art. 64, §§ 2º e 4º, a contar do recebimento da mensagem.

§ 2º A não-renovação da concessão ou permissão dependerá de aprovação de, no mínimo, dois quintos do Congresso Nacional, em votação nominal.

§ 3º O ato de outorga ou renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, na forma dos parágrafos anteriores.

§ 4º O cancelamento da concessão ou permissão, antes de vencido o prazo, depende de decisão judicial.

§ 5º O prazo da concessão ou permissão será de dez anos para as emissoras de rádio e de quinze para as de televisão.

Art. 224. Para os efeitos do disposto neste Capítulo, o Congresso Nacional instituirá, como órgão auxiliar, o Conselho de Comunicação Social, na forma da lei.

(À Comissão de Educação)

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO**

**Nº 4, DE 1996**

(Nº 103/95, na Câmara dos Deputados)

**Aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Cidade Verde De Teresina Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Teresina, Estado do Piauí.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 1.499, de 11 de outubro de 1993, que renova por 10 (dez) anos, a partir de 6 de setembro de 1992, a permissão outorgada à Rádio Cidade Verde de Teresina Ltda. para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Teresina, Estado do Piauí.

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

**MENSAGEM N° 866, DE 1993**

**Senhores Membros do Congresso Nacional,**

Nos termos do artigo 49, inciso XII, combinado com o § 1º do artigo 223, da Constituição Federal, submeto à apreciação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Comunicações, o ato constante da Portaria nº 1.499, de 11 de outubro de 1993, que Renova a permissão outorgada à Rádio Cidade Verde de Teresina Ltda., para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Teresina, Estado do Piauí.

Brasília, 22 de novembro de 1993.  
E.M. Nº 159/MC

Brasília, 11 de outubro de 1993.  
Excelentíssimo Senhor Presidente da República,  
Submeto à apreciação de Vossa Excelência a inclusa Portaria nº 1.499 de 11 de outubro de 1993, pela qual renovei a permissão outorgada à Rádio Cidade Verde de Teresina Ltda., para explorar serviço

de radiodifusão sonora em freqüência modulada, na cidade de Teresina, Estado do Piauí.

Os órgãos competentes deste Ministério manifestaram-se sobre o pedido, considerando-o devidamente instruído de acordo com a legislação aplicável, o que me levou a deferir o requerimento de renovação.

3. Esclareço que, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição, o ato de renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, para onde solicito seja encaminhado o referido ato, acompanhado do Processo Administrativo nº 29115.000063/92, que lhe deu origem.

Respeitosamente, **Hugo Napoleão**, Ministro de Estado das Comunicações.

#### PORTARIA Nº 1.499, DE 11 DE OUTUBRO DE 1993.

O Ministro de Estado das Comunicações, no uso de suas atribuições, conforme o disposto no art. 6º, inciso II, do Decreto nº 88.066, de 26 de janeiro de 1983, e tendo em vista o que consta do Processo nº 29.115-000063/92, resolve:

I. Renovar, de acordo com o art. 33, § 3º, da Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, por dez anos, a partir de 6 de setembro de 1992, a permissão outorgada à Rádio Cidade Verde de Teresina Ltda., pela Portaria nº 169, de 1º de setembro de 1982, para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada, na cidade de Teresina, Estado do Piauí.

II. A execução do serviço, cuja outorga é renovada por esta Portaria, reger-se-á pelo Código Brasileiro de Telecomunicações, leis subsequentes e seus regulamentos.

III. Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição.

IV. Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação. – **Hugo Napoleão**.

#### LEGISLAÇÃO CITADA

#### CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Art. 223. Compete ao Poder Executivo outorgar e renovar concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens, observado o princípio da complementariedade dos sistemas privado, público e estatal.

§ 1º O Congresso Nacional apreciará o ato no prazo do art. 64, §§ 2º e 4º, a contar do recebimento da mensagem.

§ 2º A não-renovação da concessão ou permissão dependerá de aprovação de, no mínimo, dois quintos do Congresso Nacional, em votação nominal.

§ 3º O ato de outorga ou renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, na forma dos parágrafos anteriores.

§ 4º O cancelamento da concessão ou permissão, antes de vencido o prazo, depende de decisão judicial.

§ 5º O prazo da concessão ou permissão será de dez anos para as emissoras de rádio e de quinze para as de televisão.

Art. 224. Para os efeitos do disposto neste Capítulo, o Congresso Nacional instituirá, como órgão auxiliar, o Conselho de Comunicação Social, na forma da lei.

(À Comissão de Educação)

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

Nº 5, DE 1996

(Nº 138/95, na Câmara dos Deputados)

Aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Bela Vista Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Bela Vista, Estado de Mato Grosso do Sul.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere o Decreto nº 88.066, de 21 de julho de 1992, que renova por 10 (dez) anos, a partir de 20 de setembro de 1988, a concessão outorgada à Rádio Bela Vista Ltda. para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Bela Vista, Estado de Mato Grosso do Sul.

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

#### MENSAGEM N° 308, DE 1992

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 49, inciso XII, combinado com o § 1º do art. 223, da Constituição Federal, submeto à apreciação do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado dos Transportes e das Comunicações, o ato constante do decreto que renova a concessão outorgada à Rádio Bela Vista Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Bela Vista, Estado de Mato Grosso do Sul.

Brasília, 21 de julho de 1992. – **Fernando Collor**.

**EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 126/92, DE 9 DE JU  
LHO DE 1992, DO SENHOR MINISTRO DE  
ESTADO DOS TRANSPORTES E DAS CO  
MUNICAÇÕES**

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,  
Tenho a honra de submeter à elevada considera  
ção de Vossa Excelência o incluso projeto de decreto  
de renovação do prazo de vigência da concessão ou  
torgada à Rádio Bela Vista Ltda. para explorar serviço  
de radiodifusão sonora em onda média na cidade de  
Bela Vista, Estado de Mato Grosso do Sul.

2. O pedido de renovação encontra-se devida  
mente instruído de acordo com a legislação em vigor  
e a estação está funcionando dentro das caracte  
rísticas técnicas a ela atribuídas por este Ministério.

3. Nos termos do § 3º do art. 223 da Constitui  
ção, o ato de renovação somente produzirá efeitos  
legais após a deliberação do Congresso Nacional, a  
quem deverá ser remetido o processo administrativo  
pertinente, que a esta acompanha.

4. Estas, Senhor Presidente, as minhas consi  
derações a respeito do mencionado projeto de de  
creto, que submeto à elevada consideração de Vos  
sa Excelência.

Respeitosamente, – **Affonso Alves de Camar  
go Netto**, Ministro de Estado dos Transportes e das  
Comunicações.

**DECRETO DE 21 DE JULHO DE 1992**

**Renova a concessão outorgada à  
Rádio Bela Vista Ltda. para explorar ser  
viço de radiodifusão sonora em onda mé  
dia na cidade de Bela Vista, Estado de  
Mato Grosso do Sul.**

O Presidente da República, no uso das atribui  
ções que lhe conferem os arts. 84, inciso IV, e 223,  
da Constituição, e nos termos do art. 6º, inciso I, do  
Decreto nº 88.066, de 26 de janeiro de 1983, e tendo  
em vista o que consta do Processo nº 29.112-  
000387/88, decreta:

Art. 1º Fica renovada, de acordo com o art. 33,  
§ 3º, da Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, por  
10 (dez) anos, a partir de 20 de setembro de 1988, a  
concessão outorgada à Rádio Bela Vista Ltda., cujo  
prazo residual de outorga foi mantido pelo Decreto  
sem número de 10 de maio de 1991, para explorar,  
sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão  
sonora em onda média na cidade de Bela Vista, Es  
tado de Mato Grosso do Sul.

Parágrafo único. A execução do serviço de ra  
diodifusão, cuja outorga é renovada por este decre

to, reger-se-á pelo Código Brasileiro de Telecomuni  
cações, leis subseqüentes e seus regulamentos.

Art. 2º Este ato somente produzirá efeitos le  
gais após deliberação do Congresso Nacional, nos  
termos do § 3º do art. 223 da Constituição.

Art. 3º Este decreto entra em vigor na data de  
sua publicação.

Brasília, 21 de julho de 1992; 171º da Inde  
pendência e 104º da República. – **Fernando Collor.**

**LEGISLAÇÃO CITADA**

**CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA  
FEDERATIVA DO BRASIL**

.....

Art. 223. Compete ao Poder Executivo outorgar  
e renovar concessão, permissão e autorização para  
o serviço de radiodifusão sonora e de sons e ima  
gens, observado o princípio da complementaridade  
dos sistemas privado, público e estatal.

§ 1º O Congresso Nacional apreciará o ato no  
prazo do art. 64, §§ 2º e 4º, a contar do recebimento  
da mensagem.

§ 2º A não-renovação da concessão ou permis  
são dependerá de aprovação de, no mínimo, dois  
quintos do Congresso Nacional, em votação nomi  
nal.

§ 3º O ato de outorga ou renovação somente  
produzirá efeitos legais após deliberação do Con  
gresso Nacional, na forma dos parágrafos anterio  
res.

§ 4º O cancelamento da concessão ou permis  
são, antes de vencido o prazo, depende de decisão  
judicial.

§ 5º O prazo da concessão ou permissão será  
de dez anos para as emissoras de rádio e de quinze  
para as de televisão.

Art. 224. Para os efeitos do disposto neste Ca  
pítulo, o Congresso Nacional instituirá, como órgão  
auxiliar, o Conselho de Comunicação Social, na for  
ma da lei.

(À Comissão de Educação.)

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO**

**Nº 6, DE 1996**

**(Nº 156/95, na Câmara dos Deputados)**

**Aprova o ato que renova a conces  
são outorgada à Rádio Independência de  
Salto do Lontra Ltda. para explorar servi  
ço de radiodifusão sonora em onda mé  
dia na cidade de Salto do Lontra, Estado  
do Paraná.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere o Decreto s/nº, de 4 de agosto de 1992, que renova por 10 (dez) anos, a partir de 21 de janeiro de 1992, a concessão outorgada à Rádio Independência de Salto do Lontra Ltda. para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Salto do Lontra, Estado do Paraná.

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

### MENSAGEM Nº 447, DE 1992

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 49, inciso XII, combinado com o § 1º do art. 223, da Constituição Federal, submeto à apreciação do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos do Ministro de Estado dos Transportes e das Comunicações, o ato constante do Decreto que Renova a concessão outorgada à Rádio Independência de Salto do Lontra Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média, na cidade de Salto do Lontra, Estado do Paraná.

Brasília, 4 de agosto de 1992. – F. Collor.

### EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 163/92, DE 14 DE JULHO DE 1992, DO SENHOR MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES E DAS COMUNICAÇÕES

Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o incluso projeto de decreto de renovação do prazo de vigência da concessão outorgada à Rádio Independência de Salto do Lontra Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média, na cidade de Salto do Lontra, Estado do Paraná.

2. O pedido de renovação encontra-se devidamente instruído de acordo com a legislação em vigor e a estação está funcionando dentro das características técnicas a ela atribuídas por este Ministério.

3. Nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição, o ato de renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, a quem deverá ser remetido o processo administrativo pertinente, que a esta acompanha.

4. Estas, Senhor Presidente, as minhas considerações a respeito do mencionado projeto de decreto, que submeto à elevada consideração de Vossa Excelência.

Respeitosamente, – Affonso Alves de Camargo Netto, Ministro de Estado dos Transportes e das Comunicações.

### DECRETO DE 4 DE AGOSTO DE 1992

Renova a concessão outorgada à Rádio Independência de Salto do Lontra Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média, na cidade de Salto do Lontra, Estado do Paraná.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 84, inciso IV, e 223, da Constituição, e nos termos do art. 6º, inciso I, do Decreto nº 88.066, de 26 de janeiro de 1983, e tendo em vista o que consta do Processo nº 29105.000827/91, decreta:

Art. 1º Fica renovada, de acordo com o art. 33, § 3º, da Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, por 10 (dez) anos, a partir de 21 de janeiro de 1992, a concessão outorgada à Rádio Independência de Salto do Lontra Ltda., cujo prazo residual da outorga foi mantido pelo Decreto s/nº de 10 de maio de 1991, para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em onda média, na cidade de Salto do Lontra, Estado do Paraná.

Parágrafo único. A execução do serviço de radiodifusão, cuja outorga é renovada por este Decreto, reger-se-á pelo Código Brasileiro de Telecomunicações, leis subsequentes e seus regulamentos.

Art. 2º Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 4 de agosto de 1992; 171º da Independência e 104º da República. – F. Collor.

### LEGISLAÇÃO CITADA

#### CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Art. 223. Compete ao Poder Executivo outorgar e renovar concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens, observado o princípio da complementariedade dos sistemas privado, público e estatal.

§ 1º O Congresso Nacional apreciará o ato no prazo do art. 64 §§ 2º e 4º a contar do recebimento da mensagem.

§ 2º A não-renovação da concessão ou permissão dependerá de aprovação de, no mínimo

dois quintos do Congresso Nacional, em votação nominal.

§ 3º O ato de outorga ou renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, na forma dos parágrafos anteriores.

§ 4º O cancelamento da concessão ou permissão, antes de vencido o prazo, depende de decisão judicial.

§ 5º O Prazo da concessão ou permissão será de dez anos para emissoras de rádio e de quinze para as de televisão.

Art. 224. Para os efeitos do disposto neste Capítulo, o Congresso Nacional instituirá, como órgão auxiliar, o Conselho de Comunicação Social, na forma da lei.

(À Comissão de Educação.)

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO  
Nº 7, DE 1996  
(Nº 159/95, na Câmara dos Deputados)**

**Aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Mundo Jovem Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 877, de 16 de novembro de 1994, que renova por 10 (dez) anos, a partir de 27 de outubro de 1993, a permissão outorgada à Rádio Mundo Jovem Ltda. para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro.

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

**MENSAGEM Nº 1.083, DE 1994**

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 49, inciso XII, combinado com o § 1º do art. 223, da Constituição Federal, submeto à apreciação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Comunicações, o ato constante da Portaria nº 877, de 16 de novembro de 1994, que renova a permissão outorgada à Rádio Mundo Jovem Ltda., para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro.

Brasília, 30 de novembro de 1994. Itamar Franco.

E.M. Nº 196/MC

Brasília, 24 de novembro de 1994

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submeto à apreciação de Vossa Excelência a inclusa Portaria nº 877, de 16 de novembro de 1994, pela qual renovei a permissão outorgada à Rádio Mundo Jovem Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro.

2. Os órgãos competentes deste Ministério manifestaram-se sobre o pedido, considerando-o instruído de acordo com a legislação aplicável, o que me levou a deferir o requerimento de renovação.

3. Esclareço que, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição, o ato de renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, para onde solicito seja encaminhado o referido ato, acompanhado do Processo Administrativo nº 53770.000254/93 que lhe deu origem.

Respeitosamente, Djalma Bastos de Moraes, Ministro de Estado das Comunicações.

**PORTARIA Nº 877, DE 16 DE NOVEMBRO DE 1994**

O Ministro de Estado das Comunicações, no uso de suas atribuições, conforme o disposto no art. 6º, inciso II, do Decreto nº 88.066, de 26 de janeiro de 1983, e tendo em vista o que consta do Processo nº 53770.000254/93, resolve:

I. Renovar, de acordo com o art. 33, § 3º, da Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, por mais dez anos, a partir de 27 de outubro de 1993, a permissão outorgada à Rádio Mundo Jovem Ltda., pela Portaria nº 190, de 20 de outubro de 1983, para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro.

II. A execução do serviço, cuja outorga é renovada por esta Portaria, reger-se-á pelo Código Brasileiro de Telecomunicações, leis subsequentes e seus regulamentos.

III. Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberações do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição.

IV. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. – Djalma Bastos de Moraes.

**LEGISLAÇÃO CITADA****CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL****TÍTULO IV****Da Organização dos Poderes****CAPÍTULO I**  
**Do Poder Legislativo****SEÇÃO II****Das Atribuições do Congresso Nacional**

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

XII – apreciar os atos de concessão e renovação de concessão de emissoras de rádio e televisão;

**TÍTULO VIII**  
**Da Ordem Social****CAPÍTULO V**  
**Da Comunicação Social**

Art. 223. Compete ao Poder Executivo outorgar e renovar concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens, observado o princípio da complementaridade dos sistemas privado, público e estatal.

§ 1º O Congresso Nacional apreciará o ato no prazo do art. 64, §§ 2º e 4º, a contar do recebimento da mensagem.

**LEGISLAÇÃO CITADA****CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**

Art. 223. Compete ao Poder Executivo outorgar e renovar concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens, observado o princípio da complementaridade dos sistemas privado, público e estatal.

§ 1º O Congresso Nacional apreciará o ato no prazo do art. 64, §§ 2º e 4º, a contar do recebimento da mensagem.

§ 2º A não-renovação da concessão ou permissão dependerá de aprovação de, no mínimo, dois quintos do Congresso Nacional, em votação nominal.

§ 3º O ato de outorga ou renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, na forma dos parágrafos anteriores.

§ 4º O cancelamento da concessão ou permissão, antes de vencido o prazo, depende de decisão judicial.

§ 5º O prazo da concessão ou permissão será de dez anos para as emissoras de rádio e de quinze para as de televisão.

Art. 224. Para os efeitos do disposto neste Capítulo, o Congresso Nacional instituirá, como órgão auxiliar, o Conselho de Comunicação Social, na forma da lei.

*(À Comissão de Educação.)*

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO**

**Nº 8, DE 1996.**

**(Nº 161/95, na Câmara dos Deputados)**

Aprova o ato que outorga permissão à ECC – Empresa Coromandelense de Comunicação Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Coromandel, Estado de Minas Gerais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 131, de 13 de março de 1990, que outorga permissão à ECC – Empresa Coromandelense de Comunicação Ltda. para explorar, pelo prazo de 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Coromandel, Estado de Minas Gerais.

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

**MENSAGEM Nº 481, DE 1992**

**Senhores Membros do Congresso Nacional,**

Nos termos do artigo 49, inciso XII, combinado com o § 1º do artigo 223, da Constituição Federal, submeto à apreciação do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos do hoje extinto Ministério das Comunicações, o ato constante da Portaria nº 131, de 13 de março de 1990, que outorga permissão à ECC Empresa Coromandelense de Comunicação Ltda., para explorar, pelo prazo de

10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada, na cidade de Coromandel, Estado de Minas Gerais.

Brasília, 7 de agosto de 1992 – F. Collor.

**PORTARIA Nº 131, DE 13 DE MARÇO DE 1990**

O Ministro de Estado das Comunicações, usando das atribuições que lhe confere o artigo 1º do Decreto nº 70.568, de 18 de maio de 1972, e o artigo 32 do Regulamento dos Serviços de Radiodifusão, com a redação dada pelo Decreto nº 88.067, de 26 de janeiro de 1983, e tendo em vista o que consta do Processo MC nº 29000.006968/89, (Edital nº 109/89), resolve:

I – Outorgar permissão à ECC Empresa Coromandelense de Comunicação Ltda., para explorar, pelo prazo de 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada, na cidade de Coromandel, Estado de Minas Gerais.

II – A permissão ora outorgada reger-se-á pelo Código Brasileiro de Telecomunicações, leis subsequentes, regulamentos e obrigações assumidas pela outorgada em sua proposta.

III – Esta permissão somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, na forma do artigo 223, parágrafo terceiro, da Constituição.

IV – Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. – **Antônio Carlos Magalhães.**

E.M. Nº 195/90-GM

Brasília, 14 de março de 1990

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

De conformidade com as atribuições legais e regulamentares cometidas a este Ministério, determinei a publicação do Edital nº 109/89, com vistas à implantação de uma estação de radiodifusão sonora em freqüência modulada, na cidade de Coromandel, Estado de Minas Gerais.

2. No prazo estabelecido pela lei, acorreram as seguintes entidades:

E.C.C. Empresa Coromandelense de Comunicação Ltda.,

Rádio Sociedade Coromandel Ltda. e

Global Comunicação Ltda.

3. Submetido o assunto ao exame dos órgãos competentes deste Ministério, as conclusões foram no sentido de que, sob os aspectos técnico e jurídico, as entidades proponentes satisfizeram às exi-

gências do Edital e aos requisitos da legislação específica de radiodifusão.

4. Nessas condições, à vista das entidades que se habilitaram (quadro anexo) à execução do serviço objeto do edital, tenho a honra de encaminhar o assunto à elevada consideração de Vossa Excelência, encarecendo se digne de enviar ao Congresso Nacional a anexa portaria de permissão. O ato de outorga somente virá a produzir seus efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, na forma do parágrafo terceiro, do artigo 223, da Constituição.

Renovo a Vossa Excelência meus protestos do mais profundo respeito. – **Antônio Carlos Magalhães.**

**LEGISLAÇÃO CITADA**

**CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**

**Art. 223.** Compete ao Poder Executivo outorgar e renovar concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens observado o princípio da complementariedade dos sistemas privado, público e estatal.

**§ 1º** O Congresso Nacional apreciará o ato no prazo do art. 64, §§ 2º e 4º a contar do recebimento da mensagem.

**§ 2º** A não-renovação ou permissão dependerá de aprovação de, no mínimo, de dois quintos do Congresso Nacional, em votação nominal.

**§ 3º** O ato de outorga ou renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, na forma dos parágrafos anteriores.

**§ 4º** O cancelamento da concessão ou permissão, antes de vencido o prazo, depende de decisão judicial.

**§ 5º** O Prazo da concessão será de dez anos para as emissoras de rádio e de quinze para as de televisão.

**Art. 224.** Para os efeitos do disposto neste Capítulo, o Congresso Nacional instituirá, como órgão auxiliar, o Conselho de Comunicação Social, na forma da lei.

.....  
(À Comissão de Educação.)

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO**

**Nº 9, DE 1996**

**(Nº 169/95, na Câmara dos Deputados)**

Aprovado o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Clube de Alagoas Ltda. para explorar serviço de rá-

**dio-difusão sonora em freqüência modulada na cidade de Arapiraca, Estado de Alagoas.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 104, de 24 de junho de 1992, que renova, por 10 (dez) anos, a partir de 19 de setembro de 1990, a permissão outorgada à Rádio Clube de Alagoas Ltda. para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Arapiraca, Estado de Alagoas.

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

#### MENSAGEM N° 316, DE 1992

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 49, inciso XII, combinado com o § 1º do art. 223 da Constituição Federal, submeto à apreciação do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado dos Transportes e das Comunicações, o ato constante da Portaria nº 104, de 24 de junho de 1992, que renova a permissão outorgada à Rádio Clube de Alagoas Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Arapiraca, Estado de Alagoas.

Brasília, 23 de julho de 1992. – Itamar Franco.

#### EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS N° 193/GM, DE 20 DE JULHO DE 1992, DO SENHOR MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES E DAS COMUNICAÇÕES

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência a inclusa Portaria nº 104/GM, de 24 de junho de 1992, pela qual renovei a permissão da Rádio Clube de Alagoas Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Arapiraca, Estado de Alagoas.

2. Os órgãos competentes deste Ministério manifestaram-se sobre o pedido, considerando-o devidamente instruído, o que me levou a deferir o requerimento de renovação.

3. Esclareço que, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição, o ato de renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, a quem encareço se digne Vossa Excelência de encaminhar a anexa portaria, acompanhada do processo administrativo que lhe deu origem.

Respeitosamente, – Affonso Alves de Camargo Netto, Ministro de Estado dos Transportes e das Comunicações.

#### PORTARIA N° 104, DE 24 DE JUNHO DE 1992

O Ministro de Estado dos Transportes e das Comunicações, Interino, no uso de suas atribuições e de acordo com o disposto no art. 6º, inciso II, alínea d, da Lei nº 8.422, de 13 de maio de 1992, e tendo em vista o que consta no Processo nº 29119.000121/90, resolve:

I – Renovar, de acordo com o art. 33, § 3º, da Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, por 10 (dez) anos, a partir de 19 de setembro de 1990, a permissão outorgada à Rádio Clube de Alagoas Ltda., pela Portaria nº 213, de 12 de setembro de 1980, para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Arapiraca, Estado de Alagoas.

II – A execução do serviço, cuja outorga é renovada por esta portaria, reger-se-á pelo Código Brasileiro de Telecomunicações, leis subsequentes e seus regulamentos.

III – Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição.

IV – Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. – Eloy Corazza.

#### LEGISLAÇÃO CITADA

#### CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

.....

Art. 223. Compete ao Poder Executivo outorgar e renovar concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens, observado o princípio de complementaridade dos sistemas privado, público e estatal.

§ 1º O Congresso Nacional apreciará o ato no prazo do art. 64, §§ 2º e 4º, a contar do recebimento da mensagem.

§ 2º A não renovação da concessão ou permissão dependerá de aprovação de, no mínimo, dois quintos do Congresso Nacional, em votação nominal.

§ 3º O ato de outorga ou renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, na forma dos parágrafos anteriores.

§ 4º O cancelamento da concessão ou permissão, antes de vencido o prazo, depende de decisão judicial.

§ 5º O prazo da concessão ou permissão será de dez anos para as emissoras de rádio e de quinze para as de televisão.

Art. 224. Para os efeitos do disposto neste Capítulo, o Congresso Nacional instituirá, como órgão auxiliar, o Conselho de Comunicação Social, na forma da lei.

À Comissão de Educação

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO**

**Nº 10, DE 1996**

**(Nº 170/95, na Câmara dos Deputados)**

**Aprova o ato que renova a concessão outorgada à Companhia Catarinense de Rádio e Televisão para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na cidade de Joinville Estado de Santa Catarina.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere o Decreto s/nº, de 30 de julho de 1992, que renova por 15 (quinze) anos, a partir de 11 de agosto de 1991, a concessão outorgada à Companhia Catarinense de Rádio e Televisão para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na cidade de Joinville, Estado de Santa Catarina.

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

**MENSAGEM Nº 403, DE 1992**

Senhores Membros do Congresso Nacional,  
Nos termos do artigo 49, inciso XII, combinado com o § 1º do artigo 223, da Constituição Federal, submeto à apreciação do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado dos Transportes e das Comunicações, o ato constante do Decreto que renova a concessão outorgada à Companhia Catarinense de Rádios e Televisão, para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão), na cidade de Joinville, Estado de Santa Catarina.

Brasília, 30 de julho de 1992. – F. Collor.

**EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 97/92, DE 9 DE JULHO DE 1992, DO SENHOR MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES E DAS COMUNICAÇÕES**

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,  
Tenho a honra de submete à elevada consideração de Vossa Excelência o incluso projeto de de-

creto de renovação do prazo de vigência da concessão outorgada à Companhia Catarinense de Rádio e Televisão, para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão), na cidade de Joinville, Estado de Santa Catarina.

2. O pedido de renovação encontra-se devidamente instruído de acordo com a legislação em vigor e a estação está funcionando dentro das características técnicas a ela atribuídas por este Ministério.

3. Nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição, o ato de renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, a quem deverá ser remetido o processo administrativo pertinente, que a esta acompanha.

4. Estas, Senhor Presidente, as minhas considerações a respeito do mencionado projeto de decreto, que submeto à elevada consideração de Vossa Excelência.

Respeitosamente. – **Affonso Alves de Camargo Netto**, Ministro de Estado dos Transportes e das Comunicações.

**DECRETO DE 30 DE JULHO DE 1992**

**Renova a concessão outorgada à Companhia Catarinense de Rádio e Televisão, para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão), na cidade de Joinville, Estado de Santa Catarina.**

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 84, inciso IV, e 223 da Constituição, e nos termos do art. 6º, inciso I, do Decreto nº 88.066, de 26 de janeiro de 1983, e tendo em vista o que consta do Processo nº 29.106-000168/91, decreta:

Art. 1º Fica renovada, de acordo com o art. 33, § 3º, da Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, por 15 (quinze) anos, a partir de 11 de agosto de 1991, a concessão outorgada à Companhia Catarinense de Rádio e Televisão, cujo prazo residual da outorga foi mantido pelo Decreto sem número de 10 de maio de 1991, para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão), na cidade de Joinville, Estado de Santa Catarina.

Parágrafo único. A execução do serviço de radiodifusão, cuja outorga é renovada por este decreto, reger-se-á pelo Código Brasileiro de Telecomunicações, leis subsequentes e seus regulamentos.

Art. 2º Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição.

Art. 3º Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 30 de julho de 1992; 171º da Independência e 104º da República. – **F. Collor.**

**DECRETO DE 30 DE JULHO DE 1992 (\*)**

**Renova a concessão outorgada à Companhia Catarinense de Rádio e Televisão, para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na cidade de Joinville, Estado de Santa Catarina.**

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 84, inciso IV, e 223, da Constituição, e nos termos do art. 6º, inciso I, do Decreto nº 88.066, de 26 de janeiro de 1983, e tendo em vista o que consta do Processo nº 29.106-000168/91, decreta:

Art. 1º Fica revogada, de acordo com o art. 33, § 3º, da Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, por 15 (quinze) anos, a partir de 11 de agosto de 1991, a concessão outorgada a Companhia Catarinense de Rádio e Televisão, cujo prazo residual da outorga foi mantido pelo Decreto sem número de 10 de maio de 1991, para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão), na cidade de Joinville, Estado de Santa Catarina.

Parágrafo único. A execução do serviço de radiodifusão, cuja outorga é renovada por este decreto, reger-se-á pelo Código Brasileiro de Telecomunicações, leis subsequentes e seus regulamentos.

Art. 2º Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição.

(\*) Republica-se por ter saído com incorreções no **DOU** de 31-7-92.

Art. 3º Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 30 de julho de 1992; 171º da Independência e 104º da República. – **FERNANDO COLLOR – Affonso Camargo.**

**(LEGISLAÇÃO CITADA)**

**CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**

Art. 223. Compete ao Poder Executivo outorgar e renovar concessão, permissão e autorização para

o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens, observado o princípio da complementariedade dos sistemas privado, público e estatal.

§ 1º O Congresso Nacional apreciará o ato no prazo do art. 64, §§ 2º e 4º, a contar do recebimento da mensagem.

§ 2º A não-renovação da concessão ou permissão dependerá de aprovação de, no mínimo, dois quintos do Congresso Nacional, em votação nominal.

§ 3º O ato de outorga ou renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, na forma dos parágrafos anteriores.

§ 4º O cancelamento da concessão ou permissão, antes de vencido o prazo, depende de decisão judicial.

§ 5º O prazo da concessão ou permissão será de dez anos para as emissoras de rádio e de quinze para as de televisão.

Art. 224. Para os efeitos do disposto neste Capítulo, o Congresso Nacional instituirá, como órgão auxiliar, o Conselho de Comunicação Social, na forma da lei.

*(À Comissão de Educação.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) – O Expediente lido vai à publicação.

Sobre a mesa, comunicação que será lida pelo Sr. 1º Secretário em exercício, Senador Nabor Júnior.

É lida a seguinte:

**COMUNICAÇÃO**

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 39, b, do Regimento Interno do Senado Federal, comunico a Vossa Excelência que me afastarei do exercício do mandato em face de assumir, nesta data, o cargo de Secretário da Indústria, Comércio e Turismo do Estado do Tocantins.

Sala das Sessões, 2 de abril de 1996. – Senador **Leomar Quintanilha**.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) – O expediente lido vai à publicação. A Presidência tomará as providências necessárias à convocação do suplente.

Sobre a mesa, ofício que será lido pelo Sr. 1º Secretário em exercício, Senador Nabor Júnior.

É lido o seguinte:

OF. Nº 10/96/CCJ

Brasília, 20 de março de 1996

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais comunico a V. Ex<sup>a</sup> que em reunião realizada nesta data, esta Comissão aprovou, nos termos do Substitutivo 1-CCJ que apresenta, o Projeto de Lei do Senado nº 54, de 1995, de autoria do Senador Pedro Simón, que Cria a Ouvidoria-Geral da República, e dá outras provisões.

Cordialmente, – Senador Iris Rezende, Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - O ofício lido vai à publicação.

Com referência ao expediente que acaba de ser lido, a Presidência comunica ao Plenário que, nos termos do art. 91, §§ 3º a 5º, do Regimento Interno do Senado Federal, abrir-se-á o prazo de cinco dias úteis para interposição de recurso, por um décimo da composição da Casa, para que o Projeto de Lei do Senado nº 54, de 1995, seja apreciado pelo Plenário.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Os Projetos de Decreto Legislativo nºs 3 a 10, de 1996, lidos anteriormente, tramitarão com prazo determinado de 45 dias, nos termos dos arts. 223, §1º, e 64, §1º, da Constituição, combinados com o art. 375 do Regimento Interno.

De acordo com o art. 122, II, b, do Regimento Interno, combinado com o art. 4º da Resolução nº 37, de 1995, do Senado Federal, as matérias poderão receber emendas pelo prazo de cinco dias úteis perante a Comissão de Educação.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - A Presidência recebeu, do Banco do Nordeste do Brasil S.A., Ofício nº 407/96, de 26 de março passado, por meio do qual encaminha ao Senado, nos termos do art. 20, § 4º, da Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, as Demonstrações Contábeis do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE), posição de 31/12/95. (Diversos nº 05, de 1996-CN.)

O expediente vai à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização e, em cópia, à de Fiscalização e Controle.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - A Presidência recebeu, do Procurador-Geral da República, o Ofício nº 220/96, de 27 de março último, encaminhando cópia do Ofício nº 233/95, do Coordenador da 7ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, enviando recomendação

subscrita pelo Procurador da República, proferida nos autos do Processo nº 08100.003898/93-79, contendo pleito no sentido de que sejam cumpridas as normas constitucionais e legais que propiciam o acesso ao trabalho e cargos públicos às pessoas portadoras de deficiência. (Diversos nº 28, de 1996)

O expediente lido vai à Comissão de Assuntos Sociais.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - A Presidência recebeu, do Supremo Tribunal Federal, o Ofício nº S/22, de 1996 (nº 50/96, na origem), de 29 de março último, comunicando que aquela Corte indeferiu o Mandado de Segurança nº 22.148-8/160, e declarou a inconstitucionalidade do art. 8º, IV, e art. 23 e seus parágrafos, da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990.

O expediente vai à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (decisão terminativa).

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Bernardo Cabral.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Sr. Presidente, peço a palavra, como Líder, para uma comunicação.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Se o orador permitir, V. Ex<sup>a</sup> terá a palavra.

**O SR. BERNARDO CABRAL** - Pois não, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Com a anuência do orador, concedo a palavra ao nobre Senador Vilson Kleinübing para uma comunicação inadiável, pelo prazo de cinco minutos, nos termos do art. 14º, VII, do Regimento Interno.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** (PFL-SC. Para uma comunicação inadiável. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, um dos assuntos pelos quais inúmeros Senadores desta Casa têm lutado junto ao Governo é a solução para a inadimplência das pequenas e microempresas do Brasil.

Tivemos algumas reuniões com o Ministro Pedro Malan e com técnicos da área econômica. O Ministério da Fazenda, por duas vezes, no Conselho Monetário Nacional, aprovou votos que criam linhas de financiamento para essa inadimplência, mas até hoje essas linhas, esses créditos não chegaram às pequenas e microempresas.

Na semana passada, o Conselho Monetário Nacional, em função dessa pressão que tem sido feita pelo Congresso Nacional, aprovou novo voto em que estabelece o financiamento em até R\$50 mil para pequenas e microempresas, modifica o prazo

de pagamento para 24 meses e estipula carências de até 12 meses e taxas de juros de TR mais 12%. Esses financiamentos são para pequenas e micro-empresas que devem para os bancos. Elas podem financiar o que devem aos bancos, modificar o perfil de pagamento, além de incluir dívidas da pessoa física, cheque especial e crédito rotativo. Aliás, foi exatamente o cheque especial que tantos problemas financeiros causou às pequenas e microempresas.

Não sabemos ainda se isso será suficiente, porque muitos microempresários acabaram vendendo o que podiam para pagar os bancos, mas ficaram devendo para fornecedores. Essa linha de crédito não atende a fornecedores. Assim, estamos desejando que o Governo, as autoridades da área econômica financiem a inadimplência também junto ao setor privado, mediante cláusula de redesconto, ou sistema de redesconto, para aliviar as pequenas empresas.

Por que esse desejo dos Senadores? Por que esse desejo do Congresso Nacional? Porque se financiarmos a inadimplência das pequenas e microempresas estaremos fazendo um giro completo na economia: o pequeno paga o médio, o médio paga o grande, e todos estariam pagando o que devem aos bancos. Assim, se diminuiria a crise de liquidez do sistema financeiro brasileiro.

De sorte que esse é o desejo de Senadores e Deputados do Congresso Nacional.

Quero deixar registrado, nesta comunicação, o voto do Conselho Monetário da semana passada, mas quero pedir aos Srs. Senadores que, em contato com os seus Estados e com as entidades que representam as pequenas e microempresas, tomem informações sobre se o sistema, agora, vai funcionar. Se esses recursos via Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal e bancos privados, efetivamente, chegam até as pequenas e microempresas brasileiras.

Era essa a comunicação que desejava fazer à Casa, fazendo um apelo, em nome da Liderança do Governo, para que os Senadores procurem informações junto ao Sebrae e às associações de pequenas e microempresas do País para que possamos avaliar se o voto está dando resultado ou se novas sugestões e novos apelos devemos fazer ao Ministério da Fazenda e aos Ministros da área econômica.

Era o que tinha a comunicar, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Tem a palavra o nobre Senador Bernardo Cabral.

**O SR. BERNARDO CABRAL** (PFL-AM. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.)

- Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, hoje, às 15 horas e 30 minutos, como é do conhecimento de todos, especialmente de V. Ex<sup>a</sup>, Senador Eduardo Suplicy, na qualidade de Presidente em exercício, estará visitando o Senado Federal o Secretário-Geral do Conselho de Estado da República Popular da China, o Vice-Ministro Luo Gan.

É um péríodo que S. Ex<sup>a</sup> está realizando pela América do Sul, que inclui, ainda, Venezuela, Peru e Equador, acompanhado de uma comitiva oficial. A sua permanência no Brasil, além do Rio de Janeiro, de Foz do Iguaçu e São Paulo, inclui a Capital Federal, onde deverá estar com o Senhor Presidente da República - e já esteve hoje com o Ministro das Relações Exteriores.

Vale a pena traçar aqui, ainda que em breves pinceladas, qual é a situação básica da República Popular da China atualmente.

Com uma população de, aproximadamente, 1 bilhão e 200 milhões de habitantes, numa área de 9.751.300 quilômetros quadrados, com a sua Capital situada em Pequim, ela tem o seguinte Produto Interno Bruto: US\$521 bilhões; entre janeiro e junho do ano passado, US\$266,7 bilhões.

A sua renda per capita é de US\$435, aproximadamente.

O que é interessante, Sr. Presidente, Srs. Senadores, é observar a taxa de crescimento do PIB: em 1991, 8,0%; em 1992, 13,2%; em 1993, 13,8%; em 1994, 11,8%, e, agora, numa projeção que está sendo feita para 1995, ela irá chegar a 9,4%.

A inflação, Sr. Presidente, que vem sendo controlada nos últimos três anos, atingiu, em 1995 - projetada - 15% ao ano.

Convém destacar que, no comércio exterior, em 1994, as exportações atingiram US\$121 bilhões, contra US\$115 bilhões de importações; comércio, US\$236 bilhões; saldo, US\$5,3 bilhões. Projeção para 1995: exportações, US\$150 bilhões; importações, US\$133 bilhões.

E aqui, Sr. Presidente, encontraremos as razões pelas quais o setor têxtil da China invade o mundo. Os chineses exportaram em têxteis e vestuário US\$34,2 bilhões; em máquinas, US\$19,7 bilhões; em calçados e bonés, US\$7,4 bilhões; em produtos químicos, US\$5,8 bilhões; em vegetais, US\$5,4 bilhões; em combustíveis minerais, US\$4 bilhões; e, em alimentos, US\$3,8 bilhões.

Ora, Sr. Presidente, vamos ver quais são os principais importadores de produtos chineses. Hong Kong importa 26,8%; Japão e Estados Unidos, 17,8% cada - ambos têm, como principais importa-

dores, o mesmo percentual -; a União Européia importa 12,1%; e, a seguir, vêm Coréia do Sul e Cingapura.

Os principais fornecedores da República Popular da China são: Japão, União Européia, Taiwan, Estados Unidos, Hong Kong e Coréia do Sul.

Também o comércio do Brasil com a China, Sr. Presidente, tem que ser registrado. E, pelos dados preliminares mais recentes, o elemento de maior significado nesse comércio é a acelerada recuperação da posição chinesa em 1995, relativamente aos exercícios mais recentes. Em 1995, a China passa de uma posição de déficits sucessivos a uma posição de virtual equilíbrio. E note que, em 1992, o déficit para conosco era de U\$343 milhões.

Se formos ver o quadro das exportações brasileiras que tenho à mão, Sr. Presidente, em 1992, as exportações brasileiras iam, em milhões de dólares, a 460,0; em 1993, a 779,4; em 1994, a 822,4; e, em 1995, a 1.203,7, o que dava um salto, para nós, em 1992, de 343; em 1993, de 474; em 1994, de 359; e, em 1995, de 164,7.

Agora, Sr. Presidente, veja que coisa curiosa: de ano a ano, há variações significativas quanto aos produtos exportados para a China. Em 1994, o óleo de soja em bruto respondeu por 50% das exportações. Outros produtos foram: açúcar cristal, hematita fina, hematita pelotizada, partes e acessórios de veículos, açúcar demerara, turbinas e rodas hidráulicas, algodão, hematita não aglomerada, espelhos e retrovisores para veículos, painéis para automóveis, máquinas e aparelhos para empacotar, laminados de ferro e aço, açúcar refinado, interruptor para tensão, faróis e projetores, rodas de veículos ferroviários, fumo, pasta química de madeira, máquinas de ferro e aço, partes de freios para automóveis. Este foi o item das nossas exportações.

Vejamos quais são os principais produtos que compõem a pauta de importações brasileiras recentes, oriundas da China: coque de hulha, linhita ou turfa, alho comum, máquinas para costurar tecidos, partes e acessórios para aparelhos de gravação, bonecos de figura humana, partes de aparelhos transmissores, calçados de matéria têxtil, tereftalato de polietileno, pneumáticos, brinquedos, caixas de marchas, calçados de couro natural, calçados de borracha e plástico, camisas de algodão, aparelhos receptores de radiodifusão, artigos para festas natalinas, dipirona, brinquedos de figura animal, vitamina C, patins, aparelhos de rádio e de som, camisas de fibra têxtil sintética.

Quanto aos "Traços Históricos Gerais", Sr. Presidente, eu vou dar como lidos, para que figurem

neste pronunciamento. Mas não posso, Sr. Presidente, deixar de registrar que o nosso visitante, que daqui a pouco estará sendo recebido pela Comissão de Relações Exteriores do Senado Federal, o Sr. Luo Gan ...

**O Sr. Gerson Camata** - Permite-me um aparte, Excelência?

**O SR. BERNARDO CABRAL** - Com muito prazer, eminente Senador.

**O Sr. Gerson Camata** - Ilustre Senador Bernardo Cabral, V. Ex<sup>a</sup>, por ocasião da visita do Secretário-Geral do Conselho Chinês, ressalta bem a importância que a China tem, hoje, no concerto mundial das nações. Pelos números que V. Ex<sup>a</sup> coloca, pode-se prever a importância cada vez maior que a China vai ter na ordem econômica mundial. O Brasil tem que se agarrar a essas oportunidades de comércio cada vez maiores que a China oferece a seus parceiros, até porque a China, como o Brasil, comece uma *démarrage*, um desenvolvimento extraordinário, principalmente da sua agricultura e da sua indústria. Recordo-me que, há cerca de 12 anos, um banqueiro italiano, em visita ao Espírito Santo, dizia-me o seguinte: "Até o final do século, a China destruirá a economia mundial, porque vai produzir tanto que, quem não se preparar para concorrer com aquele país, vai perecer". Realmente, temos observado, nos Estados Unidos e na Europa, que cada vez mais uma quantidade maior de produtos chineses são oferecidos a preços realmente competitivos no comércio internacional. O Brasil tem com a China acordos de tecnologia muito importantes, negados por alguns parceiros tradicionais do Brasil. Por exemplo, na questão dos satélites de sensoreamento, na tecnologia de foguetes para impulsionar satélites brasileiros, no fornecimento de urânio enriquecido ao Brasil para o programa atômico brasileiro, entre outros. Portanto, a China tem tido sucessivos atos de demonstração de apreço e de confiança no Brasil. Temos que secundar isso exatamente na direção do apoio, da boa acolhida e do aumento das relações comerciais, boas tanto para brasileiros quanto para chineses. A milenar experiência chinesa não pode jamais ser desprezada. Veja V. Ex<sup>a</sup> a sabedoria dessas ilhas de capitalismo, que foram sendo criadas dentro do regime socialista e que competem hoje maravilhosamente, com a eficiência de qualquer país superdesenvolvido, o que foi conseguido em poucos anos. Gostaria de enfatizar e pedir ao Senador Eduardo Suplicy que, como Presidente da Casa hoje, esteja presente à recepção do Secretário-Geral da China. Praticamos, há alguns dias, um

ato de selvageria política contra o Presidente Fujimori, sob a alegação de que S. Ex<sup>a</sup> exercia um poder ditatorial. O Brasil não tem, em relação ao interesse comercial do povo brasileiro, que se imiscuir no problema interno dos países. Por exemplo, Fidel Castro comanda a ditadura mais violenta da América Central e "dança samba" nas mesas deste Congresso, dá autógrafos e é recebido por todo mundo. Enquanto isso, um homem que foi eleito e preside um regime livre, em detrimento do interesse comercial do Brasil, foi espezinhado pelas duas Casas do Poder Legislativo. De modo que vamos tributar ao Secretário-Geral do Conselho de Ministros da China todo o respeito e toda a veneração que merece um Líder, guindado a essa posição no seu país, e que ajuda a levá-lo à posição de destaque tão brilhante que tem hoje no concerto das nações em vias de desenvolvimento. Cumprimento V. Ex<sup>a</sup> pela oportunidade da colocação e homenageio, através da presença do representante chinês, aquele grande povo e aquela histórica nação, que emerge agora, fazendo a alegria, a felicidade e o desenvolvimento do seu povo.

**O SR. BERNARDO CABRAL** - Sr. Presidente, quando um aparte é concedido a um Parlamentar inteligente, ele antecipa o que eventualmente o orador poderia dizer. Uma das sugestões que eu iria propor a V. Ex<sup>a</sup>, que está presidindo os nossos trabalhos, é que não deixasse de estar presente quando o Sr. Luo Gan chegassem ao salão nobre. E por uma razão muito simples: quando V. Ex<sup>a</sup> lembrou - e suponho que a essa altura era Governador do Espírito Santo - daquela análise que fazia o seu amigo, de que, ao final deste século, a China seria uma referência mundial, fez com que eu retornasse no tempo ao meu mandato de Deputado Federal. Em 1968, fiz um discurso que tinha como base o livro "A Corrida para o Ano 2000", de autoria de Fritz Baade. Ele dizia, em 1968, que, ao final deste século, o mundo deveria se preparar porque a raça amarela tomaria conta do país. Que país? Qualquer que fosse, em sentido universal. Ela havia perdido a guerra bélica mas ganharia a guerra econômica.

É o que está acontecendo hoje. Verificamos que não existem mais fronteiras ideológicas, mas sim fronteiras econômicas. O país mais forte economicamente está invadindo o outro, que não é tão superior; com isso, os tentáculos vão, conforme V. Ex<sup>a</sup> acaba de registrar, tomando conta daqui e dali, com um projeto que pode ou não ter a importância para uns, mas a realidade é outra.

É por isso, Sr. Presidente, que essa visita tem uma característica especial. O Sr. Luo Gan é um

membro influente do governo chinês, e esta é a oportunidade para que, na parceria estratégica que precisamos ter com a China, haja desdobramentos que visem a dar sentido concreto a esse conceito.

Há frustração - e chamo a atenção porque o aparte do Senador Gerson Camata foi absolutamente preciso - no setor hidrelétrico brasileiro, crescentemente vocalizada, pelo fato de não ter o Brasil recebido, até agora, no processo de construção da hidrelétrica de Três Gargantas e em outros projetos chineses, indicações concretas de que a hospitalidade e a assistência, estendidas às quase 80 missões e 600 técnicos que acolhemos ao longo dos últimos anos, em Itaipu, possam reverter em cooperação efetiva.

Como país que desfruta de relacionamento privilegiado com a China e com ela tem cooperado sem vacilações nesse campo específico e em muitos outros, com abertura inequívoca de nossa parte, o Brasil entende que deve esperar contrapartida significativa e especial.

Sobre a hidrelétrica de Três Gargantas, vou-me permitir ler uma página, que não é de minha autoria, mas que reflete o que queremos registrar nessa tarde.

"A hidrelétrica de Três Gargantas é uma grande obra de engenharia que se insere no esforço envidado pelo governo chinês para dotar a infra-estrutura básica do país dos meios necessários a dar continuidade ao processo acelerado de desenvolvimento, na esteira da política de abertura econômica implementada a partir de 1979.

Estimativas iniciais prevêem investimento da ordem de US\$30 bilhões, fundos estes que o governo chinês pretende captar tanto interna quanto externamente. Entretanto, o projeto tem implicações ambientais e, nesse contexto, defronta-se com reticências de setores da comunidade internacional vinculados às questões de presavações do meio ambiente. Por essa razão, aliás, o Banco Mundial teria negado financiamento à corporação de Três Gargantas e, em memorandum encaminhado, em 22 de setembro último, ao Eximbank, o Governo norte-americano manifestou sua oposição a que recursos daquela agência sejam utilizados para auxiliar empresas dos Estados Unidos a ganharem contratos de participação no projeto.

Não obstante, o governo chinês tem firme intenção de concretizar o empreendi-

mento e tem conseguido cumprir o cronograma original na primeira fase do projeto (1994 a 1996), que compreende escavações e as primeiras licitações para prestação de serviços e aquisição de equipamentos. O Brasil já está presente nesta fase, com a assessoria do Consórcio Unicon - responsável pela construção de Itaipu - às autoridades chinesas na elaboração dos editais de licitação e pela assistência técnica prestada por três engenheiros a empreiteiras chinesas responsáveis pelos trabalhos iniciais da construção da usina."

Por tudo isso, não é possível que, no dia de hoje, não aproveitemos a visita do Secretário-Geral do Conselho de Estado da República Popular da China, Sr. Luo Gan, que tem, na escala hierárquica, a posição de Vice-Primeiro-Ministro.

A oportunidade é só para o registro? Não.

A oportunidade é para dizer, Sr. Presidente, que essa visita tem, para o Brasil, consequências econômicas no relacionamento China-Brasil, no âmbito comercial, e para mostrar que a comitiva oficial que aqui vai chegar encontrará eco, ressonância aos problemas bilaterais.

Era a comunicação que tinha a fazer, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

**DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. BERNARDO CABRAL EM SEU PRO-NUNCIAMENTO:**

**Traços históricos gerais.**

Em 36 séculos de governo imperial, a China conheceu, fases de grande estabilidade, entremeadas com outras de elevada integração política e sofisticação cultural, de que são exemplos as dinastias Tang (618-907) e Song (960-1279). A última dinastia chinesa, Qing, foi derrubada em 1911 pelo movimento republicano de Sun Yatsen. A República, antes da tomada do poder pelos comunistas, foi um período particularmente conturbado, marcado pela presença de potências estrangeiras que detinham verdadeiro poder extraterritorial nas chamadas concessões internacionais. A isto se somava a extrema instabilidade e fragmentação do quadro político chinês, que se apresentava atomizado entre facções regionais influentes. Em 1931, o Japão ocupou a Manchúria e ali constituiu o estado fantoche do Manchukuo. A subsequente ocupação nipônica de outras parcelas do território chinês e o aguçamento da luta armada entre autoridades governamentais e as for-

ças comunistas, que paulatinamente ganhavam terreno em intensa campanha de mobilização e infiltração nas áreas rurais, criaram condições de extrema tensão e violência. A eclosão da Segunda Guerra Mundial e a tomada dos principais centros urbanos chineses pelas tropas japonesas levaram à constituição de uma frente comum de combate à ocupação nipônica. A colaboração entre nacionalistas e comunistas durou até 1945, ano da capitulação do Japão perante os aliados. Eclodiu então a Guerra Civil entre as duas facções chinesas, que terminou com a vitória militar comunista e a fuga do Governo nacionalista de Chiang Kai-shek para Taiwan. Em primeiro de outubro de 1949, Mao Zedong (Mao Tsé-tung), acompanhado dos principais dirigentes do Partido Comunista Chinês, proclamou na Praça Tiananmen, em Pequim, a República Popular da China.

**2.2 Sistema Político e Lista de Autoridades  
Sistema Político**

A liderança política é exercida na República Popular da China pelo Partido Comunista, do qual emanam as diretrizes principais da vida política do país. Embora não se refira ao papel do Partido Comunista Chinês em qualquer dos seus 138 artigos a Constituição da RPC, promulgada em 4 de dezembro de 1982, dispõe em seu Preâmbulo que sob a liderança do PCC e a orientação do Marxismo-Leninismo e do pensamento de Mao Tse Tung, o povo chinês continuará lutando para tornar a China um país socialista com altos níveis de cultura e democracia.

Na estrutura do Partido, destacam-se os sete membros do Comitê Permanente do Politburo do Comitê Central, que exercem também as mais importantes funções no Governo chinês. Entre os sete ocupantes de assento permanente, são escolhidos o Presidente da República, o Primeiro-Ministro, os Presidentes da Assembléia Nacional Popular e do Congresso Popular Político-Consultivo da China, e os responsáveis pela condução da economia, dos assuntos militares e do controle da ideologia e da segurança interna (ver Lista de Autoridades).

Cumpre às instituições políticas dos diferentes Poderes (Presidência da República, Conselho de Estado, Assembléia Nacional Popular, Tribunais), desenvolver suas atividades no sentido de dar execução à orientação do Partido.

A Assembléia Nacional Popular gradualmente expande sua presença e afirma-se como Legislativo segundo a concepção ocidental de funcionamento deste Poder.

O Congresso Popular Político-Consultivo da China (CPPCC), órgão vinculado à Assembléia Na-

cional Popular (ANP), reúne todos os partidos políticos legalmente constituídos, considerados colaboradores do Partido Comunista na definição da linha política do Governo. Há indicações de que o CPPCC poderia vir a tornar-se a câmara alta do Legislativo chinês.

### **Lista de Autoridades**

De forma esquemática, e a seguinte a configuração da cúpula do regime chinês, em dezembro de 1995:

#### **Poder Executivo**

##### **Presidência da República:**

Jiang Zemin (Presidente)

Rong Yiren (Vice-Presidente)

##### **Conselho de Estado:**

Li Peng (Primeiro-Ministro)

Zhu Rongji (Primeiro Vice-Primeiro Ministro)

Zou Jiahua, Qian Qichen, Li Lanqing, Wu Bangguo, e Jian Chunyun (Vices-Primeiros-Ministros)

Luo Gan (Secretário-Geral)

#### **Poder Legislativo (Assembléia Nacional Popular)**

##### **Comitê Permanente:**

Qiao Shi (Presidente)

Tian Jiyun (Vice-Presidente)

#### **Poder Judiciário**

Ren Jianxin (Presidente da Suprema Corte Popular)

Bureau Político (Polítburo) do Comitê Central do Partido Comunista:

##### **Comitê Permanente:**

Jiang Zemin (Secretário-Geral)

Li Peng

Qiao Shi

Li Ruihuan

Zuh Rongji

Li Huaqing

Hu Jintão

##### **Comissão Militar Central:**

Jian Zemin (Presidente) e Li Huaqing e Zang Zhen (Vices-Presidentes)

#### **Congresso Popular Político-Consultivo da China:**

Li Ruihuan (Presidente do Comitê Nacional)

**O SR. PRESIDENTE (Eduardo Suplicy)** - O requerimento de V. Ex<sup>a</sup> será atendido. Caso se confirme, então, a visita às 15h30min, proponho seja convidado o Secretário-Geral do Conselho de Ministros para se fazer presente no plenário.

Como estou presidindo a sessão, quem sabe possam diversos Senadores receber, na Presidência, o Secretário-Geral do Conselho de Ministros da

República Popular da China, para que, então, possamos recebê-lo oficialmente no plenário do Senado.

**O SR. EPITACIO CAFETEIRA** - Sr. Presidente, peço a palavra para uma comunicação inadiável.

**O SR. PRESIDENTE (Eduardo Suplicy)** - Concedo a palavra, para uma comunicação inadiável, ao Senador Epitacio Cafeteira, pelo prazo de cinco minutos, nos termos do art. 14, VII, do Regimento Interno.

**O SR. EPITACIO CAFETEIRA (PPB-MA)** Para uma comunicação inadiável.) - Sr. Presidente, Srs. e Srs. Senadores, na qualidade de Líder do meu Partido, registro a ausência que passaremos a ter do nosso companheiro Leomar Quintanilha - a comunicação foi feita à Mesa.

A Liderança já sente falta desse grande companheiro, meu Vice-Líder, e se entristece sobremaneira, uma vez que se trata de um Senador eficiente, um homem sério, cônscio de seus deveres. S. Ex<sup>a</sup> conviveu conosco, aqui no Senado, durante um ano e três meses, e privar de sua companhia foi um privilégio.

Sr. Presidente, se por um lado estamos tristes com a ausência de Leomar Quintanilha, por outro sentimo-nos honrados porque S. Ex<sup>a</sup> foi convidado a assumir a Secretaria de Estado da Indústria e Comércio e do Turismo de Tocantins.

S. Ex<sup>a</sup> diz, na carta que me enviou:

"Entendi o convite do eminente Governador José Wilson Siqueira Campos como uma convocação a mais, um desafio pessoal. Particularmente neste momento singular da História do meu Estado, o chamado significa ampla conjugação de esforços com vistas à organização e ao incremento de sua economia."

Na realidade, o Estado de Tocantins, um dos mais novos deste País, precisa de homens como Leomar Quintanilha em sua busca pelo desenvolvimento. S. Ex<sup>a</sup> irá firmar-se e, sob o Governo de Siqueira Campos, ocupará o espaço que merece.

Ficamos orgulhosos de poder contribuir para que Tocantins tenha maior desenvolvimento com a atuação, que considero importante, de Leomar Quintanilha na Secretaria de Indústria e Comércio e do Turismo de Tocantins.

Era essa a comunicação, Sr. Presidente. Naturalmente, V. Ex<sup>a</sup> já estava informado, uma vez que a comunicação já foi feita pelo Senador Leomar Quintanilha, mas o Partido Progressista Brasileiro não podia deixar de registrar a sensação de falta, de ausência, que a nossa Bancada, embora pequena,

sente na hora em que Leomar Quintanilha assume a Secretaria de Indústria e Comércio e Turismo do Estado do Tocantins.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - A Mesa externa, junto à Liderança do PPB, o mesmo sentimento, uma vez que o Senador Leomar Quintanilha vem honrando o seu mandato de Senador. Cumprimenta-o, entretanto, pelo fato de assumir a Secretaria da Indústria e Comércio e do Turismo do Estado do Tocantins.

**O SR. BERNARDO CABRAL** - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Concedo a palavra, pela ordem, ao Senador Bernardo Cabral.

**O SR. BERNARDO CABRAL** (PFL-AM. Pela ordem. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, como não cabe, de acordo com o Regimento, apartes à comunicação que acaba de fazer o eminente Senador Epitacio Cafeteira, peço a V. Ex<sup>a</sup> que faça constar da Ata dos nossos trabalhos o fato de que subscrevo por inteiro a manifestação que S. Ex<sup>a</sup> acaba de fazer.

Se o Senado ganha, por um lado, com a vinda do Suplente, perde o convívio de um companheiro da estima do Senador Leomar Quintanilha. De modo que peço permissão ao eminente Senador Epitacio Cafeteira para subscrever as suas palavras.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - O pedido de V. Ex<sup>a</sup> ser atendido.

Concedo a palavra ao nobre Senador José Eduardo Dutra, por 20 minutos.

**O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA** (PT-SE. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, o pronunciamento que faço na tarde de hoje provavelmente será por mim repetido na semana que vem, na presença dos Líderes da base governista. No entanto, eu não poderia deixar de fazê-lo agora em função da oportunidade do fato.

Estamos acompanhando - nós a imprensa e a sociedade - a atuação do Congresso Nacional ao longo do período deste Governo. Constatamos que, até o momento, esta Casa não aprovou nenhum projeto que não fosse do interesse ou que, pelo menos, não tivesse a anuência do Presidente da República.

Surpreendemo-nos, ontem à tarde, ao termos conhecimento do veto do Presidente Fernando Henrique Cardoso ao Projeto de Aristia das multas impostas ao Sindicato de Petroleiros pelo Tribunal Superior do Trabalho. Surpreendemo-nos não apenas pelo fato de este Congresso, até agora, só ter

aprovado aquilo que o Governo quer ou pelo menos aquilo de que o Governo não discorda, mas porque - esta é a maior surpresa - o projeto foi aprovado na Câmara dos Deputados, em regime de urgência. O requerimento de urgência, assinado por todas as Lideranças dessa Casa e aprovado por unanimidade, foi articulado pelo Presidente da Câmara dos Deputados, Sr. Deputado Luís Eduardo Magalhães, responsável pela coleta de assinaturas das Lideranças do Governo.

O projeto foi a voto na Câmara dos Deputados, com encaminhamento favorável de todas as Lideranças e de todos os Partidos dessa Casa, e foi aprovado. Chegou ao Senado. Mantivemos contato com as diversas Lideranças dos Partidos no Senado, esclarecendo o fato de que ele havia sido aprovado por todos os Partidos na Câmara. Conseguimos, também nesta Casa, um requerimento de urgência, assinado por todos os Partidos - eu disse todos os Partidos desta Casa. O projeto, submetido a voto, foi aprovado, com o voto favorável de todos os Líderes partidários. Houve votos contrários de apenas quatro Senadores do PFL, que fizeram questão de registrá-los.

Ora, Sr. Presidente e Srs. Senadores, não conheço - é possível até que os Senadores mais抗igos tenham conhecimento - nenhum projeto que tenha sido aprovado em regime de urgência por todos os Partidos nas duas Casas, com manifestação favorável das Lideranças do Governo também nas duas Casas, e esse projeto é vetado pelo Presidente da República. Aí ficamos em dúvida. Recuso-me a acreditar que os Líderes partidários estavam apenas fazendo *mise-en-scène*; recuso-me a acreditar que os Líderes dos diversos Partidos assinaram o requerimento de urgência e votaram a favor apenas para fazer média com a base petroleira, até porque a base é muito pequena e distribuída em vários Estados do Brasil - inclusive, boa parte desses Líderes não tem base nesses Estados; recuso-me a acreditar nisso. Recuso-me a acreditar também que não houvesse um nada-consta, por parte do Palácio do Planalto, em relação a esse projeto. Sinceramente, penso que há alguma coisa errada nesse contato entre o Palácio do Planalto e as suas Lideranças no Senado e na Câmara! Existe algum curto-circuito, ou então há algum "espírito santo de orelha" dando conselhos para o Presidente da República!

A justificação do veto é um conjunto de falácias. Aliás, é até sintomático que esse veto tenha sido assinado no dia 1º de abril, porque o texto da sua justificação é bastante condizente com a data em que foi assinado.

Vejamos, em um dos parágrafos diz o seguinte:

"Considerar "legítima" a insurreição das entidades sindicais contra a decisão do egrégio TST, como faz o presente projeto de lei, viola a idéia básica que preside o princípio do Estado de Direito, a idéia de respeito e de observância das normas de Direito positivo e das decisões judiciais."

Ora, em nenhum momento a aprovação desse projeto significa que estivéssemos aqui considerando legítima a insurreição contra a deliberação do TST. Diversos Parlamentares fizeram questão de registrar que votavam a favor do projeto, mas que isso não poderia ser encarado como um incentivo à desobediência civil ou um desrespeito à decisão do TST. Votavam a favor, porque entendiam a especificidade daquela situação da greve dos petroleiros. Uma greve que aconteceu pelo não-cumprimento de um acordo feito pelo ex-Presidente da República. Inclusive devemos registrar que o atual Presidente da Petrobrás é o mesmo do Governo anterior.

Essa multa era absurda porque impagável, já que cada Sindicato de Petroleiro, no Brasil, está devendo R\$2,1 milhões, e nenhum deles tem patrimônio suficiente para quitar essa dívida. Isso é uma realidade. Portanto, em função dessa especificidade, estávamos aprovando essa anistia. O absurdo, que também temos que registrar, é que foi imposta uma multa de R\$100 mil por dia para cada sindicato, quando nenhum Sindicato de Petroleiros tem uma arrecadação mensal nesse valor.

Segunda argumentação:

"A sanção do presente projeto poderia, outrossim, comprometer a idéia de harmonia entre Poderes, retirando toda e qualquer eficácia de decisão judicial tomada por Tribunal Superior no estrito exercício de competência que lhe é reconhecida constitucionalmente."

Ora, esta Casa já aprovou anistias que entravam em confronto com decisões definitivas de Tribunais Superiores. Esta anistia foi sancionada pelo Presidente da República. Será que aquela não provocava esse confronto entre Poderes?

A justificação do voto termina com um terceiro argumento, que é uma pérola de cinismo. Diz o seguinte, depois de fazer uma razoável modificação:

"Todavia, não está o Executivo indiferente à possibilidade de inviabilização da atividade sindical no âmbito da categoria dos

petroleiros em face do elevado valor das multas aplicadas (...).

Assim sendo, determinei que os setores competentes do Governo evidem esforços com vistas a concluir projeto de lei que ofereça disciplina adequada ao tema."

Ora, qualquer projeto relativo a esse tema vai ficar valendo daí para frente, não vai ter qualquer efeito retroativo, não vai contribuir para diminuir as multas dos petroleiros, não vai evitar o fechamento do Sindicato dos Petroleiros em todo Brasil - porque é isso que vai acontecer caso a multa seja cobrada. Aliás, antes que a multa seja cobrada, diversos sindicatos já estão pensando em fechar suas portas, porque as suas arrecadações estão bloqueadas na Justiça, e eles não têm como manter seus funcionários, nem está podendo manter a sua sede em funcionamento.

Sr. Presidente, Sras e Srs. Senadores, sabemos em que conjuntura aconteceu essa greve dos petroleiros; sabemos que em função daquele mesmo momento está-se discutindo a quebra do monopólio estatal do petróleo e que se formou toda uma cadeia de denúncias na tentativa de jogar a sociedade contra os petroleiros para justificar a quebra desse monopólio.

No entanto, o Tribunal de Contas da União, ao fazer uma auditoria, constatou que as atividades essenciais da Petrobrás estavam mantidas; constatou que os petroleiros continuavam produzindo em quantidade suficiente para abastecer a população com gás de cozinha e gasolina; constatou que o que aconteceu naquele período foi uma manipulação por parte das distribuidoras, que estavam escondendo seus produtos para poder também contribuir para essa guerra ideológica contra o monopólio.

Isso foi constatado, na ocasião, pela Prefeitura de Santos, que descobriu depósitos com botijões de gás mantidos em segredo pelas distribuidoras. A Prefeitura de Santos, utilizando-se de uma de suas prerrogativas, fez com que elas começassem a distribuir aquele material. Inclusive, qualquer pessoa com uma noção mínima de como funciona um processo de paralisação e de retomada do funcionamento de uma refinaria veria o absurdo, pois, mal a greve acabou, no dia seguinte, a distribuição se normalizou. Ora, sabemos que um processo de paralisação de refinaria e a sua posterior retomada levam, no mínimo, uma semana. Mas, num passe de mágica, a Petrobrás, que não estava produzindo GLP nem gasolina, assim que encerrou a greve, voltou a produzir quase instantaneamente, numa demonstra-

ção de que, na verdade, ela já havia produzido, mas, com o fim da greve, acabou o boicote das distribuidoras.

Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, a "bola" agora está novamente com o Congresso Nacional. Caso o Congresso Nacional, que aprova o projeto nas suas duas Casas em requerimento de urgência, assinado por todos os Partidos, projeto votado, no mérito, por todos os partidos, não for capaz de derrubar esse voto do Presidente da República, sinceramente estamos muito mal! O Congresso está sendo chamado à responsabilidade quanto a esse aspecto.

Queremos registrar - porque não acreditamos nas versões que têm sido veiculadas agora de que não havia uma consulta ao Presidente da República - que, há um mês, o Presidente da República, através do seu porta-voz, afirmou claramente que veria com bons olhos uma alternativa política que solucionasse a questão das multas dos Sindicatos de Petroleiros. Disse que não poderia se envolver, porque se tratava de uma questão judiciária, mas, que se houvesse uma alternativa política, Sua Excelência veria com bons olhos. Ora, essa alternativa política é exatamente o projeto de anistia das multas, que volta a registrar pela enésima vez, aprovada nesta Casa e na Câmara dos Deputados por todos os Partidos.

Queremos registrar também a repercussão negativa que esse episódio poderá ter sobre a imagem do Brasil no exterior, se chegarmos ao ponto de sedes e patrimônios inteiros de Sindicatos de Petroleiros serem leiloados, provocando a sua inviabilização.

Registrados que a Organização Internacional do Trabalho, que é um órgão tripartite com representantes de governos, patrões e empregados, censurou a atitude do Governo Federal por ocasião da greve dos petroleiros.

Lamentamos, portanto, profundamente, que o Presidente da República - não sei se mal aconselhado - tenha vetado esse projeto. Esperamos, entretanto, que os mesmos Líderes que assinaram o requerimento de urgência, os mesmos Líderes que votaram favoravelmente ao projeto, se disponham agora a viabilizar a derrubada desse voto pelo Congresso Nacional, sob pena de mais uma vez se confirmar a profunda subserviência que o Poder Legislativo está tendo em relação ao Poder Executivo.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Solicito gentilmente ao Senador Epitácio Cafeteira, por ser o mais velho dos presentes, segundo lista aqui

registrada, e estando ausente os demais Membros da Mesa, que presida a sessão, porque sou o próximo orador inscrito.

**O SR. EPITACIO CAFETEIRA** - Sr. Presidente, reconheço que sou o menos jovem e, caso não tivesse um compromisso agora, poderia fazê-lo. Estava apenas aguardando o nobre Senador José Eduardo Dutra concluir o seu pronunciamento. Mas está presente a esta sessão o nobre Senador Humberto Lucena, que presidiu esta Casa com brilhantismo e que, com toda certeza, poderá fazê-lo novamente. Obrigado a V. Ex<sup>a</sup>

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Solicito, então, ao Senador Humberto Lucena a gentileza de presidir a sessão.

*O Sr. Eduardo Suplicy, suplente de Secretário, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Humberto Lucena.*

**O SR. PRESIDENTE** (Humberto Lucena) - Sobre a mesa, projeto que será lido pelo Sr. 1º Secretário em exercício, Senador Eduardo Suplicy.

É lido o seguinte:

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO  
Nº 12, DE 1996**

*Dispõe sobre a realização de consulta, na forma de plebiscito, acerca da implantação de um programa de renda mínima a todos os brasileiros.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Será realizado no dia 3 de outubro de 1996, conjuntamente com as eleições municipais, plebiscito sobre a implantação de um programa que garanta uma renda mínima a todos os brasileiros, obedecidas as normas estabelecidas neste Decreto Legislativo.

Parágrafo único. Na mesma data será realizado no Distrito Federal o plebiscito a que se refere o caput deste artigo.

Art. 2º Será objeto da consulta popular a seguinte pergunta: Deve o governo implantar um programa que garanta uma renda mínima a todos os brasileiros?

§ 1º Para a pergunta descrita no caput deste artigo existirão duas respostas: SIM e NÃO.

§ 2º Somente será considerada aprovada a alternativa que obtiver a maioria dos votos válidos, excluídos os em branco.

Art. 3º Para representar as diferentes correntes de pensamento sobre o objeto da consulta popular serão constituídas duas frentes parlamentares, de

âmbito nacional, às quais se vincularão entidades representativas da sociedade civil.

§ 1º As frentes representarão duas posições antagônicas, devendo uma defender o SIM e a outra o NÃO, considerado, respectivamente, o interesse na aprovação ou rejeição da proposta.

§ 2º As frentes devem registrar-se perante a Mesa do Congresso Nacional, que baixará normas para tal fim.

§ 3º Em caso de disputa, compete à Mesa do Congresso Nacional definir e indicar a frente que representará a respectiva corrente de pensamento.

§ 4º Da decisão da Mesa do Congresso Nacional, mediante o apoio de dez por cento de congressistas, cabe recurso, sem efeito suspensivo, ao Plenário do Congresso Nacional.

§ 5º As frentes serão organizadas sob a forma de sociedade civil, com programa que definam claramente as razões do sim ou do não para a proposta de garantia de uma renda mínima a todos os brasileiros.

§ 6º A não constituição de uma das frentes não suspende o plebiscito, que será realizado com as duas alternativas constantes da cédula, cabendo ao Tribunal Superior Eleitoral um minuto diário, na programação das emissoras de rádio e televisão, para o esclarecimento dos eleitores.

Art. 4º Durante os sessenta dias que antecederem a véspera da consulta plebiscitária, as emissoras de rádio reservarão, diariamente, exceto aos sábados e domingos, quatro minutos de sua programação, de dezenove horas e trinta minutos às dezenove horas e trinta e quatro minutos; e as emissoras de televisão reservação, diariamente, quatro minutos de sua programação, entre as dezenove horas e dezenove horas e quatro minutos, em rede nacional, a propaganda relativa ao plebiscito.

§ 1º O espaço destinado à propaganda do plebiscito só poderá ser utilizado pelas frentes nacionais constituídas na forma do art. 3º desta Lei, devendo cada uma delas dispor de dois minutos, obedecido o rodízio na ordem de apresentação.

§ 2º É vedada a participação de candidatos às eleições municipais de 1996 na programação das frentes parlamentares.

§ 3º As transmissões e a geração de imagem e som serão feitas, gratuitamente, pela Radiobras, podendo as frentes nacionais, de comum acordo com as emissoras de rádio ou televisão, dispor, de modo diverso, do respectivo espaço de tempo, utilizá-lo contínua ou fracionadamente e, ainda, alterar o horário ou optar por divulgações regionais.

§ 4º Nos sessenta dias que antecederem o plebiscito, o tempo destinado a divulgação das atividades legislativas do Senado Federal e da Câmara dos Deputados na Voz do Brasil será de treze minutos para o Senado Federal e de treze minutos para a Câmara dos Deputados.

§ 5º No dia vinte e cinco de agosto e no dia vinte e nove de setembro de 1996 será realizado um programa de debates, entre as respectivas frentes, acerca do tema objeto do plebiscito, que será realizado entre as dezenove e trinta horas e as vinte e duas horas, com duração de trinta minutos, em horário acordado com as emissoras de rádio e televisão, que será transmitido em rede nacional de rádio e de televisão.

Art. 5º Até a data da realização do plebiscito, as frentes nacionais podem levantar recursos para as suas campanhas, recebendo contribuições de pessoas físicas ou jurídicas, a título de doação, vedado qualquer tipo de dedução fiscal.

Parágrafo único. A prestação de contas ao Tribunal Superior Eleitoral será apresentada no prazo de noventa dias a contar da data em que for realizado o plebiscito, revertendo eventuais sobras de recursos, obrigatoriamente, ao fundo partidário.

Art. 6º O voto no plebiscito é obrigatório para os maiores de dezoito anos e facultativa para os analfabetos, maiores de setenta e maiores de dezenove e menores de dezoito anos.

Parágrafo único. Ao eleitor em trânsito ou residente no exterior fica assegurado o direito de votar, obedecidas normas específicas baixadas pelo Tribunal Superior Eleitoral.

Art. 7º Os casos omissos serão resolvidos por resolução do Tribunal Superior Eleitoral, que poderá aplicar, por analogia, o disposto na Lei nº 9.100, de 29 de setembro de 1995.

Art. 8º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Revogam-se as disposições em contrário.

### Justificação

O art. 3º da Constituição Federal reza que:

"Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

I – constituir uma sociedade livre, justa e solidária;

II – garantir o desenvolvimento nacional;

III – erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;

IV – promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

O presente projeto visa permitir que os eleitores brasileiros possam decidir se querem ou não o cumprimento desta norma constitucional, através da implantação de um programa de garantia de renda mínima. Projeto que garante uma renda mínima para todos brasileiros encontra-se em tramitação no Congresso Nacional desde 1991, tendo sido, inclusive, aprovado pelo Senado Federal, com o apoio de todos os partidos. Atualmente, aguarda ser votado na Comissão de Finanças da Câmara dos Deputados, onde o parecer favorável foi apresentado pelo relator, Deputado Germano Rigotto, Líder do Governo.

Projetos semelhantes, vinculando o direito à renda mínima às famílias carentes à responsabilidade de ter as suas crianças até 14 anos freqüentando as escolas, foram implantados no Distrito Federal e na cidade de Campinas em 1995. Em face de seus resultados positivos vários outros municípios, como Salvador, Ribeirão Preto, Sertãozinho, Londrina, São Joaquim da Barra, São João da Boa Vista, Volta Redonda, Blumenau já aprovaram e estão implantando projetos no mesmo sentido. Em cerca de cinqüenta municípios e em onze unidades da Federação, as respectivas Câmaras Municipais e Assembleias Legislativas propostas de natureza semelhante estão sendo debatidas.

A realização do plebiscito proposto nos moldes deste projeto, permitirá que o povo brasileiro se posicione de forma clara e inequívoca sobre a instituição de uma renda mínima para todos os brasileiros como um instrumento mais direto e eficaz para a erradicação da miséria em nosso País.

Sala das Sessões, 2 de abril de 1996. – Senador **Eduardo Matarazzo Suplicy**.

#### LEGISLAÇÃO CITADA

##### LEI ELEITORAL

(Lei nº 9.100/95)

**Estabelece normas para a realização das eleições municipais de 3 de outubro de 1996, e dá outras providências.**

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.)

**O SR. PRESIDENTE** (Humberto Lucena) - O projeto será publicado e remetido à Comissão competente.

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao Senador Eduardo Suplicy. S. Exª dispõe de vinte minutos.

**O SR. EDUARDO SUPILY** (PT-SP. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, o art. 14 da Constituição da República Federativa do Brasil, no capítulo referente aos Direitos Políticos, diz:

Art. 14. A soberania popular será exercida pelo sufrágio universal e pelo voto direto e secreto, com valor igual para todos, e, nos termos da lei, mediante:

- I - plebiscito;
- II - referendo;
- III - iniciativa popular.

Há, depois, diversos parágrafos.

Ora, Sr. Presidente, felizes foram os Constituintes, ao preverem a possibilidade de realização de plebiscitos, de referendo e da iniciativa popular. Nos países mais desenvolvidos, como nos europeus, como nos Estados Unidos, como no Canadá, por ocasião das eleições, constitui algo muito freqüente a realização de consultas a respeito dos mais variados assuntos. Em cidades como São Francisco, Califórnia, é muito comum que, por ocasião de cada eleição, haja pelo menos dez, quinze e até vinte itens para os eleitores se posicionarem a respeito, muitas vezes dando indicações ao governo local ou ao governo do estado ou ao governo da união sobre a vontade da população.

Acredito que deveríamos exercitar mais freqüentemente a instituição do plebiscito ou do referendo, a exemplo do que já aconteceu uma vez, desde a Constituição de 1988. Refiro-me ao plebiscito sobre o presidencialismo e o parlamentarismo.

Foi pensando nisso, Sr. Presidente, que estou dando entrada, hoje, no projeto de decreto legislativo que dispõe sobre a realização de consulta, na forma de plebiscito, acerca da implantação de um programa de renda mínima a todos os brasileiros. Por esse projeto de decreto legislativo, o Congresso Nacional decreta, no seu art. 1º:

"Art. 1º Será realizado no dia 3 de outubro de 1996, conjuntamente com as eleições municipais, plebiscito sobre a implantação de um programa que garanta uma renda mínima a todos os brasileiros, obedecidas as normas estabelecidas neste Decreto Legislativo.

Parágrafo único. Na mesma data será realizado no Distrito Federal o plebiscito a que se refere o caput deste artigo."

Como o Distrito Federal é o único lugar em que não há eleições municipais e para que todos os elei-

tores brasileiros tenham direito de participar do plebiscito, sem exceção dos residentes no Distrito Federal, estes seriam convidados a ir às urnas no próximo dia 3 de outubro.

O art. 2º diz:

"Art. 2º Será objeto da consulta popular a seguinte pergunta: "Deve o governo implantar um programa que garanta uma renda mínima a todos os brasileiros?"

§1º Para a pergunta descrita no **caput** deste artigo existirão duas respostas: sim e não.

§ 2º Somente será considerada aprovada a alternativa que obtiver a maioria dos votos válidos, excluídos os em branco."

Art. 3º Para representar as diferentes correntes de pensamento sobre o objeto da consulta popular, serão constituídas duas frentes parlamentares de âmbito nacional, às quais se vincularão entidades representativas da sociedade civil.

§ 1º As frentes representarão duas posições antagônicas," - a exemplo do que ocorreu no plebiscito sobre o parlamentarismo e o presidencialismo - "devendo uma defender o SIM e a outra o NÃO, considerado, respectivamente, o interesse na aprovação ou rejeição da proposta.

§ 2º As frentes devem registrar-se perante a Mesa do Congresso Nacional, que baixará normas para tal fim.

§ 3º Em caso de disputa, compete à Mesa do Congresso Nacional definir e indicar a frente que representará a respectiva corrente de pensamento.

§ 4º Da decisão da Mesa do Congresso Nacional, mediante o apoio de dez por cento de congressistas, cabe recurso, sem efeito suspensivo, ao Plenário do Congresso Nacional.

§ 5º As frentes serão organizadas sob a forma de sociedade civil, com programas que definam claramente as razões do SIM ou do NÃO para a proposta de garantia de uma renda mínima a todos os brasileiros.

§ 6º A não constituição de uma das frentes não suspende o plebiscito, que será realizado com as duas alternativas constantes da cédula, cabendo ao Tribunal Superior Eleitoral um minuto diário, na programação das emissoras de rádio e televisão, para o esclarecimento dos eleitores.

Art. 4º Durante os sessenta dias que antecederem a véspera da consulta plebiscitária, as emissoras de rádio reservarão, diariamente, exceto aos sábados e domingos, quatro minutos de sua programação, de dezenove horas e trinta minutos às dezenove horas e trinta e quatro minutos; e as emissoras de televisão reservarão, diariamente, quatro minutos de sua programação, entre as dezenove horas e dezenove horas e quatro minutos, em rede nacional, à propaganda relativa ao plebiscito.

Trata-se, Sr. Presidente, de proposição que irá atender ao art. 3º da Constituição, que diz:

"Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

- I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;
- II - garantir o desenvolvimento nacional;
- III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;
- IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação."

Saliento que o projeto foi aprovado pelo Senado Federal, está tramitando na Câmara dos Deputados, onde o Deputado Germano Rigotto, na Comissão de Finanças e Tributação, apresentou parecer favorável.

Ainda ontem, Sr. Presidente, estive na cidade natal do Deputado Germano Rigotto, Caxias do Sul, na Assembléia Legislativa do Rio Grande do Sul, em Porto Alegre, onde ambos debatemos o Programa de Garantia de Renda Mínima. Além do Distrito Federal e de Campinas, os municípios de Salvador, Rio Brilhante, Sertãozinho e outros, mais de dez, estão instituindo tal programação.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena - Fazendo soar a campainha) - A Presidência pede licença ao nobre orador que se encontra na tribuna, o nobre Líder Eduardo Suplicy, do Partido dos Trabalhadores, para registrar a visita honrosa ao nosso plenário do Sr. Lou Gan, Vice-Primeiro-Ministro da China Continental e sua comitiva.

Concedo a palavra ao nobre Senador Bernardo Cabral, Presidente em exercício da Comissão de Relações Exteriores do Senado, para dirigir palavras de saudação aos ilustres visitantes.

O SR. BERNARDO CABRAL (PFL-AM. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, ainda há

pouco, na parte da sessão reservada ao Expediente, fiz um discurso sobre a importância da visita do Secretário-Geral da República Popular da China e Vice-Primeiro-Ministro Lou Gan, traçando um perfil do nosso relacionamento comercial. Àquela altura, presidia a sessão o nobre Senador Eduardo Suplicy, que, reconhecendo a importância da presença do Sr. Lou Gan, fez questão de que a comitiva viesse até este plenário, para receber as homenagens que o povo brasileiro, por intermédio de seus representantes, tributa a uma visita desta porte.

Quero dizer a V. Ex<sup>a</sup>, nobre Senador Humberto Lucena, que, enquanto estávamos no salão nobre do Senado, o eminentíssimo Vice-Primeiro-Ministro Lou Gan fez questão de citar o nome de V. Ex<sup>a</sup>, da visita que fez àquele país, dos laços de amizade que existem entre ambos e fez ainda uma descrição da ampliação que a cada tempo que se passa Brasil e China exibem para o mundo inteiro.

Há pouco, falava da Usina de Três Gargantas, em que o Itamaraty - faço questão de registrar - envidou todos os esforços para que esta visita se transformasse no patamar que merece. E, por isso mesmo, ao fazer o registro de público de quanto se esforçou o Itamaraty, vejo que a nossa Chancelaria, cada dia mais, representa o ponto alto para as relações que existem entre a nossa Comissão - da qual também V. Ex<sup>a</sup> já foi Presidente - para traçarmos uma ponte entre aquele país e o Brasil.

De modo que, renovando ao Vice-Primeiro-Ministro Lou Gan as boas-vindas que já apresentei a S. Ex<sup>a</sup> quando nos encontramos no salão nobre, em nome e em função também do cometimento que me dá o Presidente do Senado Federal nesta sessão, quero dizer, como já fiz, que a ausência do Presidente José Sarney a quem V. Ex<sup>a</sup> tão bem se referiu, se deve apenas por um motivo imperioso em não poder estar em Brasília nesta hora.

Receba, portanto, as boas-vindas, que o nosso relacionamento cada vez mais se amplie, que a nossa balança comercial, cada dia, seja mais favorável para um país e outro, e que a China sinta que o Brasil há de ser o grande parceiro neste limiar do Século XXI.

Seja bem-vindo, Sr. Ministro. (Muito bem. Palmas!)

**O SR. PRESIDENTE** (Humberto Lucena) - Sr. Vice-Primeiro-Ministro da China, Lou Gan, Sr. Embaixador da China no Brasil, Li Guoxin, demais membros da comitiva que nos visita, é gratificante para mim, eventualmente presidindo uma sessão do Senado Federal, na ausência do titular, o eminentíssimo Senador José Sarney, em meu nome pessoal e no

de toda a Mesa Diretora do Senado, associar-me às justas homenagens que, neste instante, são prestadas a V. Ex<sup>a</sup>s, pela palavra abalizada do ilustre Senador Bernardo Cabral, Presidente em exercício da Comissão de Relações Exteriores.

Lembro-me bem da honrosa incumbência que me foi cometida em janeiro de 1989, quando terminava nesta Casa o meu primeiro mandato de Presidente do Senado e do Congresso Nacional, de chefiar a primeira delegação do Congresso que visitava oficialmente a China, que hoje emerge, no mundo, como uma das nações mais respeitadas, sobretudo pelo extraordinário desenvolvimento econômico que conseguiu, no processo de abertura econômica que conhecemos de perto, durante os 15 a 20 dias, que ali estivemos percorrendo o território chinês.

É realmente imenso o esforço que vem sendo realizado pelo Governo e pelo povo chinês, no sentido de obter um lugar de maior destaque na comunidade internacional. A abertura econômica que ali se realiza nos deixou a todos senão surpresos, pois já a conhecíamos de longe, pelo menos admirados pelos altos ganhos já conquistados. As 15 ou 20 Zonas Econômicas Especiais criadas na China, entre elas Chen Zen que visitamos, dão bem a idéia do que seja o projeto de desenvolvimento daquele grande país.

Então, digo a V. Ex<sup>a</sup> da satisfação que tenho de, mais uma vez, saudar o governo e o povo da China que, neste momento, nos visita através de V. Ex<sup>a</sup> e de sua ilustre comitiva. (Palmas!)

Suspendo a sessão por cinco minutos para que os ilustres visitantes possam receber os cumprimentos dos Srs. Senadores.

(A sessão é suspensa às 15h50min e reaberta às 15h56min.)

**O SR. PRESIDENTE** (Humberto Lucena) - Está reaberta a sessão.

Continua com a palavra o nobre Senador Eduardo Suplicy.

**O SR. EDUARDO SUPLICY** - Assim, Sr. Presidente, a realização do plebiscito sobre o Programa de Garantia de Renda Mínima permitirá que o povo brasileiro se posicione de forma clara e inequívoca sobre a instituição de uma renda mínima para todos os brasileiros como instrumento mais direto e eficaz para erradicação da miséria em nosso País. Permitirá ao Governo Fernando Henrique Cardoso, após um melhor e aprofundado conhecimento da matéria, em que o povo brasileiro discutiu a proposição e examinou, inclusive, as variantes do Programa de Garantia de Renda Mínima que estão sendo aplica-

dos no Distrito Federal, em Campinas e, agora, em Salvador, Ribeirão Preto, Sertãozinho, Londrina, São Joaquim da Barra, São João da Boa Vista, Volta Redonda, Mococa, Blumenau e outras cidades que estão considerando a implantação do Programa, possa definir se consideram esse projeto adequado ao Brasil.

Mas, Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, considero da maior importância que venhamos a tratar do assunto relativo à saúde pública, em especial diante da tragédia ocorrida com as vítimas da hemodiálise em Caruaru, Pernambuco. Dos 126 pacientes renais crônicos da Clínica de Caruaru, três dezenas haviam morrido até sábado - dezenove homens e onze mulheres. Há ainda 51 internados em quatro hospitais no Recife e dois em estado grave na UTI. O que significa percentualmente 70% de morbidade, com 40% de mortalidade, taxas comparáveis a infecções virais fulminantes como o caso do vírus ebola.

Mas o que será que vem devastando, de maneira tão avassaladora, as vítimas pobres e sem perspectivas de uma assistência médica falida, doente e talvez agonizante? O que fazem as nossas autoridades sanitárias, se mostram incompetência para fiscalizar até mesmo uma simples clínica de diálise?

A hemodiálise é a única maneira de manter vivas milhares de pessoas portadoras de insuficiência renal no nosso País. Doença que ocorre por absoluta falta de cuidado na prevenção de agravos simples e controle de procedimentos de saúde corriqueiros. Grande parte da insuficiência renal é causada, por exemplo, por intoxicação profissional no ambiente da trabalho, falta de assistência na gestação e parto, ausência de controle de medicamentos nefrotóxicos, que são vendidos livremente nas nossas farmácias, e ausência de cuidados primários simples que interrompessem uma infecção urinária ou cálculo renal quando detectados. Todos esses acontecimentos deixados a percorrer os caminhos naturais termina nisto: insuficiência renal e dependência de uma máquina para viver...

E agora? O que fazer diante desta catástrofe, da qual nem se sabe ao certo a causa? Alega-se contaminação pela água, a causa mais evitável de transmissão de doenças. Em que estado se encontra a máquina de diálise? Será que realmente são descartadas as peças usadas contaminadas, ou são lavadas (e mal) e recolocadas para fazer diálise em outros pacientes ou vítimas? A resposta é conhecida: Não é possível descartar o material hospitalar por ser importado, muito caro e incompatível com o desembolso pago pelo procedimento.

"Alguém tem que pagar o meu sofrimento" - declara Mário Alves, de 42 anos, que ficou cego. "Eu, que vivia bem na flor da idade, minhas crianças para cuidar, estou doente..."

Esse é o lado miserável do "acidente" que transformou o agreste pernambucano no palco da maior tragédia de hemodiálise que se tem notícia. Mais de 200 pessoas, entre técnicos e especialistas dos Estados Unidos e Inglaterra, buscam as causas. Nós sabemos as causas, o total descaso com a saúde dos mais pobres. E o remédio quando virá? O sistema de assistência à saúde no Brasil está doente há muito tempo. É difícil resolver todos os problemas. Mas como nos lembra a filosofia oriental é preciso dar o primeiro passo para se iniciar uma primeira caminhada.

O episódio ocorrido em Caruaru é uma denúncia gritante do que deveria estar sendo feito pelas autoridades sanitárias e não o é. Os serviços de saúde por lei devem ser periodicamente fiscalizados e verificados quanto ao atendimentos dos procedimentos mínimos recomendados pelas sociedades de especialidades médicas nacionais e internacionais. Existem padrões, normas escritas que devem ser verificadas e obedecidas para o bom funcionamento de uma clínica, um centro cirúrgico ou de um serviço que faz hemodiálise. Tais normas estão disponíveis na Associação Médica Brasileira e suas filiadas. Um programa de controle de qualidade está sendo desenvolvido pela Associação Paulista de Medicina, juntamente com a Organização Panamericana de Saúde, há alguns anos. Esse programa visa regularmente, ensinar, sugerir e esclarecer os médicos, gerentes de hospitais e clínicas, profissionais de saúde e outros que têm seu exercício profissional dirigido para o setor médico-hospitalar. As Secretarias de Saúde deveriam ter esses procedimentos bem documentados e serem capazes de esclarecer, ensinar e principalmente fiscalizar os serviços médicos especializados, como é o caso dos serviços de hemodiálise onde existe um risco grande de contaminação, com consequente risco de vida para os usuários do serviço.

Nos Estados Unidos, existe rigoroso órgão fiscalizador onde qualquer hospital ou serviço deve atender quase 5 mil itens antes de poder funcionar e atender o público. É a Joint Commission for Accreditation and Affiliation da Americam Hospital Association. Essas visitas, com intuito de fiscalizar e eventualmente de interditar os hospitais, são feitas a cada seis meses, momento de apreensão na "famosa inspeção da luva branca", onde qualquer vestígio

de pó, ou local sujo mesmo que seja na caixa de luz elétrica é suficiente para interditar o serviço proibindo o seu funcionamento.

A Organização Panamericana de Saúde reconheceu que seria muito difícil e mesmo utópico querermos igual sistema para a América Latina e Caribe, e dessa maneira acabou elaborando uma cartilha simplificada onde constam os itens que, independente do tamanho do serviço de saúde, não podem deixar de ser atendidos. Essa cartilha é dividida de acordo com o tamanho e o tipo de hospital e clínica e bem que poderia se tornar um projeto de lei, visando regulamentar o funcionamento das instituições de saúde. Existem as normas publicadas pelo Ministério da Saúde, mas tais normas se limitam a definir espaços físicos, metros quadrados de construção, largura mínima de corredores e outros detalhes que, embora úteis e necessários, estão longe de suprir a necessidade de um padrão que assegure medidas mínimas de qualidade. Melhorar a qualidade das nossas instituições de saúde pede uma longa caminhada, mas é preciso dar o primeiro passo.

**O SR. PRESIDENTE** (Humberto Lucena) - Senador, o tempo de V. Ex<sup>a</sup> está esgotado.

**O SR. EDUARDO SUPILY** - Ao concluir, Sr. Presidente, quero dizer que casos como o de Caruaru acontecem, porque não existe fiscalização. Mas, como fiscalizar, se nem mesmo padrões mínimos são oferecidos às autoridades sanitárias?

Se houver lei que defina esses padrões mínimos, já seria o primeiro passo para poder fiscalizar, multar, interditar e até proibir de funcionar os serviços que, ao invés de salvar vidas, acabam transformando-se num local onde ocorrem perdas de vidas humanas em massa, um local onde, inexoravelmente, se dirige para a morte. Precisamos parar de fingir que não estamos vendo, é preciso vontade política para dar o primeiro passo.

Gostaríamos de ter um Ministério da Saúde forte, atuante e que, realmente, defendesse a saúde dos brasileiros. Muito precisa ser feito: é preciso melhorar a saúde ocupacional e a assistência materno-infantil, só para citar dois grandes vilões causadores da insuficiência renal e de tantas outras doenças que, quando instaladas, são de difícil solução e demandam grandes dispêndios de dinheiro. Mas como não dá para ignorar que a insuficiência renal existe em grande número, em nosso País, não seria o caso de melhorar os serviços que fazem hemodiálise e tantos outros procedimentos que oferecem potencial risco para a vida humana?

Sr. Presidente, ao encerrar o meu pronunciamento, quero dizer que solicitei à minha assessoria que preparasse um projeto de lei que melhor definisse os padrões mínimos que deverão ser seguidos pelas autoridades sanitárias.

Espero fazer isso, até em colaboração com o Ministério da Saúde, para corrigir o que, infelizmente, se está detectando, a partir da tragédia ocorrida em Caruaru.

**O SR. PRESIDENTE** (Humberto Lucena) - Convido o nobre Senador Eduardo Suplicy a reassumir a Presidência da sessão.

*O Sr. Humberto Lucena, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Eduardo Suplicy, suplente de Secretário.*

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Muito obrigado. Tem a palavra a nobre Senadora Marina Silva. Autorizo V. Ex<sup>a</sup> a falar sentada.

**A SRA. MARINA SILVA** (PT-AC. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Srs e Srs Senadores, quero aqui fazer um registro do relatório apresentado pelo Dr. Victor Hugo Laitano e João Batista Luzardo Soares Filho, ambos Procuradores do Trabalho, designados para investigação no Estado do Acre, sobre a questão de trabalho escravo nos seringais e dentro das florestas, na exploração irregular de madeira.

Por uma determinação do Ministério Público do Trabalho, essas autoridades se dirigiram até o Estado do Acre e produziram uma peça documental em que se dá conta da existência de trabalho similar à escravidão nos seringais do Estado do Acre.

Numa matéria produzida pelo jornalista Altino Machado, da qual gostaria de ler alguns trechos, ficam claras as condições e os motivos pelos quais essas pessoas, em pleno Século XX, ainda se submetem a esse tipo de exploração, a essa forma desumana de expropriação da sua força de trabalho. Diz a matéria do jornalista Altino Machado:

*"A existência de trabalho escravo de seringueiros, no Vale do Juruá, no Acre, está sendo objeto de uma ação civil pública, solicitada pelo Ministério Público do Trabalho."*

Segundo denúncia formulada pelo sertanista Luis Antônio de Macedo, a empresa Marmud Cameli - notem bem V. Ex<sup>a</sup>s, esse nome não nos é estranho: Marmud Cameli é a empresa do Governador Orleir Messias Cameli, do Estado do Acre -, da qual é sócio o Governador do Acre, Orleir Cameli, é acusada de praticar crimes e danos ambientais durante a extração de madeira na região, inclusive em área

indígena, obrigando índios e seringueiros a trabalharem mediante endividamento fraudulento e violência física, como meio de supervisão e de forçar essas pessoas a prestarem serviços sem nenhum tipo de remuneração.

"A Procuradoria-Geral do Trabalho pediu, ainda, a abertura de um inquérito civil público, no Município de Sena Madureira, no Vale do Purus, para identificar as madeireiras e as condições de trabalho dos extrativistas.

O cenário desses problemas é a luta pela posse da terra. Os procuradores colheram denúncias de que 56% dos 15 milhões de hectares de terras acreanas são tituladas, 38% desse total teriam títulos superpostos, sem ações discriminatórias, podendo ser anulados e as terras arrecadadas pelo Incra."

Esse é um dado muito preocupante, Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores. A titulação das terras no Acre tem superposição onde, muitas vezes, há um confronto entre propriedade particular com propriedade particular, ou seja, dois supostos proprietários da mesma área, e, muitas vezes, confronto com a própria União, o Estado, além daquelas que são tuteladas pela União, que é o caso das reservas extrativistas e das reservas indígenas.

Trata-se, portanto, de um problema sério. Segundo levantamento preliminar, feito pelo Incra no Estado do Acre, 40% das terras desapropriadas pelo Incra já retornaram às mãos de grandes proprietários, o que faz com que a União tenha um prejuízo muito grande. Daqui a alguns dias, novamente, teremos uma grande quantidade de trabalhadores sem terra, precisando que a União faça novos investimentos de desapropriação.

Cabe um parêntese: sempre se joga a culpa nos trabalhadores por abandonarem suas terras e suas propriedades.

Quero aqui fazer uma ressalva no sentido de que os trabalhadores da Amazônia, que fazem parte desses projetos de assentamento, sem infra-estrutura de estrada, sem atendimento de saúde, sem escolas para os seus filhos, bombardeados pela malária, como muito bem colocou aqui, ontem, em denúncias, o Senador Nabor Júnior, além das hepatites a, b e c, são obrigados a saírem de suas propriedades, vendendo-as por pouco, quase nada, para um grande fazendeiro, indo para a periferia da cidade. Lá, tornam-se mão-de-obra desqualificada, subempregados e presa fácil para esse tipo de trabalho escravo que está sendo denunciado no relatório

dos Procuradores do Trabalho. Isso porque há prática de determinadas pessoas inescrupulosas, que arregimentam trabalhadores - são os chamados "gatos" -, os "gatos" arregimentam pessoas e levam-nas para as grandes fazendas. Nessas fazendas, que são isoladas, muitas vezes só se chega de avião, utilizando pistas particulares, ou depois de vários dias de viagem de barco. Essas pessoas não têm como retornar para casa e se submetem a todo tipo de exigência desses "gatos" e dos grandes proprietários de fazendas.

Faço este registro porque essa é uma situação grave e existe ação contundente de parte do Ministério Público e das autoridades competentes.

Sr. Presidente, há títulos de propriedades dos quais as autoridades federais ou estaduais não questionam a origem nem a veracidade. Uma investigação confirmaria facilmente a existência de mais títulos de propriedades do que terras.

O Procurador da República no Acre, Luís Francisco Fernandes de Souza, disse que o trabalho rural, no Acre, sofre tanta exploração quanto a natureza. Realmente, isso é verdade. Trabalhador e natureza se equivalem no que se refere à exploração a que são submetidos por pessoas e empresas inescrupulosas.

O Ministério Público Federal está empenhado em possibilitar que procuradores regionais do trabalho atuem no Acre de forma permanente para que possam mover ações civis públicas. Luís Francisco Fernandes de Souza atribui o elevado índice de prostituição infanto-juvenil e o tráfico de adolescentes para casas de prostituição ao êxodo rural praticado por essas atividades, digamos assim, excluíentes da sociedade, que não permitem forma de sobrevivência digna para a maioria das jovens. "O interior do Acre está sendo destruído pelos pecuaristas, madeireiros e seringalistas com a derrubada de grandes áreas de terra, utilizando-se para isso de motosserras, tratores e Tordon, e o agente-laranja, que foi, inclusive, usado na guerra do Vietnã", afirma o procurador.

Os danos ambientais e o trabalho escravo têm sido estudados por vários pesquisadores. O próprio Governador Orleir Cameli, em 1990, foi indiciado, a pedido do Procurador José Roberto Santoro. Em que pese aos estudos e ao inquérito, na prática, os seringueiros continuam marginalizados, exceto nas reservas extrativistas e nas áreas indígenas, onde o regime de trabalho é cooperativista. O Acre concentra uma das últimas reservas de mogno do Planeta, e quem surge no caminho das madeireiras e da pecuária extensiva é ameaçado.

O vigário de Sena Madureira, Padre Paolino Baldassari, que teve a oportunidade de ter uma au-

diência com o Presidente Fernando Henrique Cardoso para reivindicar ações enérgicas no sentido de coibir a devastação da floresta e seu consequente empobrecimento mediante a retirada ilegal de mogno, teve pouco sucesso ou muito pouca ação por parte das autoridades constituídas no que se refere a esse pleito.

Não estávamos reivindicando apenas uma ação policial. Estávamos reivindicando também alternativas de vida para as populações tradicionais, porque se elas tiverem meios de sobrevivência não serão obrigadas a vender sua madeira por um preço insignificante.

Padre Paulino - é bom que se ressalte - é um dos ameaçados de morte por ter denunciado o desmatamento e o regime de trabalho escravo dos acreanos na exploração ilegal do mogno.

Nos últimos meses, a Polícia Federal apreendeu mais de 20 mil metros cúbicos de mogno, oriundos dos seringais do Acre - é bom que se ressalte que a PF agiu com pouca estrutura -, na realidade, uma quantia insignificante do volume de madeira exportado ilegalmente. "É uma prova das denúncias do Padre Paolino Baldassari", afirma o Superintendente da PF. As condições são precárias, as estruturas que possibilitariam evitar esse tipo de abuso não contam com o apoio necessário para agir da forma adequada, como exige a complexa rede de madeireiros ilegais e inescrupulosos que atuam nas florestas da Amazônia.

As condições de vida dos seringueiros e dos extratores de madeira foram presenciadas em dezembro pelos Procuradores do Trabalho Victor Hugo Laitano e João Batista Soares Filho, designados por Geraldo Brindeiro e pelo Procurador-Geral do Trabalho Jefferson Luiz Pereira Coelho, para apurar as denúncias. Mais de quatro mil trabalhadores são recrutados por "gatos" todos os anos na retirada ilegal de madeira e, a cada 500 hectares, um deles morre esmagado por uma árvore.

Isso é de se lamentar, Senador Suplicy, que neste momento preside nossos trabalhos. Acabamos de ouvir denúncia drástica sobre o que está acontecendo com os pacientes dependentes da hemodiálise, em Caruaru. No caso do Acre, onde as pessoas têm saúde, têm força para trabalhar, em função das poucas perspectivas de sobrevivência são obrigadas a ir para os grandes abates, morrendo esmagados a cada 500 hectares de floresta derrubada.

A situação mais crítica é dos seringais Valparaíso e Russas, em Cruzeiro do Sul, onde o arrendatário Manoel Batista Lopes, pratica atrocidades contra os trabalhadores. Esse senhor, inclusive, tem a

ousadia de ferir a Constituição Federal no que se refere ao direito de ir e vir do cidadão. Nas terras dele, não é possível aos trabalhadores navegarem os rios e os igarapés com seus barcos para se abastecerem de mercadorias. Ele proíbe o acesso das pessoas aos rios que passam por sua propriedade.

Pelo que entendo, os igarapés, os rios são bens públicos que deveriam ser utilizados por todas as pessoas mediante o interesse da sociedade, da coletividade, pois se trata de um bem público, um meio de acesso para assegurar aos cidadãos que moram naquelas matas o direito de ir e vir, de ter acesso à saúde e ao abastecimento das mercadorias que eles não podem produzir.

Como se não bastasse, o Sr. Manoel Batista Lopes proíbe os seringueiros de plantarem pequenas roças a fim de que se tornem dependentes do barracão de fornecimento de suas mercadorias - que ele vende a preços altíssimos - e da compra de seus produtos por baixos preços - no caso, a borracha. Além do mais, proíbe os trabalhadores de criarem associações, sindicatos ou qualquer forma de organização. A Constituição Federal assegura o direito à liberdade de reunião, de associação para todos os cidadãos.

É lamentável que, no Brasil, em pleno século XX, um coronel de barranco pratique esse tipo de atrocidade, e não se disponham de meios para mostrar que os seringueiros também são cidadãos e seres humanos.

Fiz questão de fazer esta denúncia, Sr. Presidente, porque considero dignas de registro as peças produzidas pelos Procuradores do Trabalho Victor Hugo Laitano e João Batista Soares Filho, que adentraram nos seringais do Acre, a pedido do Ministério Público do Trabalho, para apurar as denúncias de trabalho escravo.

Esta Senadora teve conhecimento de que estaria sendo processada pelo Governador Orleir Carmeli por ter caluniado, difamado seu nome quando disse que praticava trabalho escravo. Tenho agora, em minhas mãos, o documento que dá conta de que realmente, no Acre, inclusive nas terras do Governador, existe a prática ilegal do trabalho escravo.

Estou encaminhando documento ao Exmº Sr. Dr. Jefferson Luiz Pereira Coelho, Procurador-Geral do Trabalho, para que tome as providências cabíveis e sugeridas pelos Procuradores do Trabalho ao final do relatório, para que seja feita justiça em uma terra que, aparentemente, ainda é de ninguém.

**DOCUMENTO A QUE SE REFERE A SRA. MARINA SILVA EM SEU PRONUNCIAMENTO:**



## Ministério Público do Trabalho Procuradoria Geral

Proc. 08130.005147/95

### RELATÓRIO

#### I - Introdução

I. Teve o Ministério Público do Trabalho, Procuradoria Geral do Trabalho, conhecimento, através de denúncia formulada pelo Sr. Antônio Luiz Batista de Macêdo (fls. 01/31), segundo a qual, em síntese, a Empresa denominada Marmud Cameli, da qual é sócio o atual governador do Acre, Orleir Messias Cameli, teria extraído grande quantidade de madeira de lei no Município de Cruzeiro do Sul/AC, inclusive em área indígena, sem a devida autorização legal, promovendo verdadeira devastação na região, e que seus prepostos teriam realizado uma série de barbárdades contra os povos indígenas e seringueiros que lá habitam, inclusive crianças, os quais teriam sido obrigados a trabalhar em seu benefício, mediante ameaça de violência física, configurando-se, uma situação de "escravidão por dívidas", fatos estes já denunciados à Superintendência da Polícia Federal no Acre, à Procuradoria da República, à FUNAI e ao IBAMA. Por outro lado, em virtude de visita do Procurador Geral da República, do Procurador Geral do Trabalho e demais Procuradores que integraram a comitiva do Ministério Público Federal e do Trabalho ao Estado do Acre, no inicio do mês de novembro passado, o que por sua vez trouxe à tona uma série de denúncias e comentários divulgados pela Imprensa nacional, relacionadas a trabalho escravo, divulgadas nos jornais "A Gazeta" (fls. 37/42v), "Jornal de Brasília" (fl. 43), "Estado de São Paulo" (fl. 43v), e até em jornais de outros Paises (fl.44), determinou, o Procurador Geral do Trabalho, fossem apuradas as tais denúncias, de conformidade com a Portaria nº 346/95, assim lançada:

## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Portaria nº 346, de 01 de dezembro de 1995

O Procurador-Geral do Trabalho, no uso de suas atribuições, RESOLVE:

Designar os Procuradores do Trabalho, Doutores VICTOR HUGO LAITANO e JOÃO BATISTA LUZARDO SCARES FILHO, para, no período de 3 a 15.12.95, apurarem as denúncias constantes do processo 08130.005147/95.

a) Jeferson Luiz Pereira Coelho

1.1. A Portaria inaugural foi publicada no DOU de 04.02.95, seção 2, p. 9480 (fl. 48 ).

## II - Diligências efetuadas

2. Instruindo, inicialmente, o processo investigatório, em 04.12.95 procuramos contatar o denunciante, a fim de tomar por termo suas declarações, mesmo porque a aludida denúncia estava desprovida de sua assinatura. Para isso, contamos com o apoio da Procuradoria da República no Acre, sendo-nos informado pela assessoria do Procurador-Chefe que o Sr. Antônio Luiz Batista de Macêdo encontrava-se na região de Jordão, local de difícil acesso e sem contato telefônico. Providenciamos, então, fosse o aludido senhor contatado, através de rádio, ao tempo em que aguardamos sua resposta (v. certidão de fl. 49).

3. Ainda no dia 04.12.95, após convocação que procedemos com o apoio da Procuradoria da República no Acre, realizamos, a partir das 17.30 h (termo de fls. 50/57), audiência com várias entidades civis, contando também com a presença dos Procuradores da República Brazilino Pereira dos Santos e Luiz Francisco Fernandes de Souza, que narrariam, para fins de registro, as formas de relações de trabalho no campo, de modo especial com relação às condições de trabalho escravo denunciadas ao Ministério Público. Compareceram os seguintes representantes de entidades civis: Manoel Lima - Central Unica dos Trabalhadores; Francisco Pereira de Souza - Comissão Pastoral da Terra; Edvaldo Magalhães (deputado Estadual PCdoB); Ruscelino Barbosa - Centro de Defesa dos Direitos Humanos (CDDH/EP - DIOSESE); Raimunda Bezerra - secretária do Comitê Chico Mendes; Júlia Feitosa - Sindicato dos Servidores Públicos Federais do Acre/SINDSE.P; José Pereira da Silva - Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Acre; Chagas Batista - vereador em Tarauacá e representante do Sindicato dos Trabalhadores Rurais/STR; e Gomercindo Rodrigues, PR/AC.

3.1. Após requisitarmos o servidor da Procuradoria da República Márcio Rogério Dagnoni, para secretariar os trabalhos, esclarecemos aos presentes, dando início à audiência, que após a visita do Dr. Geraldo Brindeiro e do Dr. Jeferson Luiz Pereira Coelho e demais procuradores ao Acre, o Ministério Público do Trabalho tendo recebido, na ocasião, muitas denúncias de violação de direitos humanos e permanência de situações de trabalho escravo, houve por bem nos designar para elaborar um diagnóstico detalhado da situação, mormente nos Municípios de Cruzeiro do Sul e Sena Madureira, a fim de se esclarecer da necessidade de se instaurar Inquérito Civil Público, ou mesmo uma medida judicial, para se apurar a veracidade e gravidade das denúncias, buscando-se alcançar as soluções possíveis.

3.2. Dando início aos debates, os presentes fizeram diversas exposições, relatando a situação em que se encontram os trabalhadores rurais no Estado do Acre, com especial atenção para os trabalhadores extrativistas (seringueiros) e para os trabalhadores da indústria madeireira.

3.3. No que pertine à extração de borracha nos seringais, relataram os representantes das entidades enumeradas, de forma uníssona, que a situação mais crítica seria a do Seringal Valparaíso (109.000 ha) e do Seringal Russas (79.000 ha), em Cruzeiro do Sul.

3.4. Disseram, em síntese, que o seringalista Manoel Batista Lopes, arrendatário de parte dos citados seringais, outrora já arrendados pela família Cameli, vem praticando diversas atrocidades contra os trabalhadores da região, sendo ele o único marreteiro (comerciante ambulante) que pode trafegar livremente pelos rios e igarapés, tornando-se o fornecedor exclusivo de alimentos e materiais de consumo das famílias de seringueiros como também a única pessoa com quem os trabalhadores podem comercializar seus produtos; que nestes seringais os seringueiros são obrigados a pagar renda, já abolida da maioria dos seringais; que se venderem seus produtos a outros comerciantes sofrem inclusive agressões físicas; que são impedidos de manter seus próprios roçados e de criar animais domésticos e, caso o façam, o citado seringueiro sente-se no direito de retirar o quanto deseja das propriedades dos seringueiros; que os produtos em Cruzeiro do Sul são, em média, 100% mais caros do que em Rio Branco e que é quase impossível se calcular o valor exato das mercadorias, uma vez que são trocadas por produtos, especialmente a borracha, sendo a quantidade referência estipulada pelo "marreteiro"; que a extração de borracha é sazonal, ocorrendo durante seis meses do ano, o que equivale a dizer que, mensalmente, uma família de seringueiros, geralmente numerosa, percebe menos de meio salário mínimo.

3.5. Relataram que o seringalista então denunciado, Sr. Manoel Batista Lopes, obteve da Justiça um Interdito Proibitório a seu favor (fls. 58/67), contra o Conselho Nacional dos Seringueiros, o Sindicato de Trabalhadores Rurais e demais entidades civis dos trabalhadores, como também contra qualquer outro comerciante, a fim de que nada possa ser comercializado nos referidos seringais, salvo se através dele, impedindo ainda os trabalhadores de fundar suas próprias cooperativas, através da assessoria das suas entidades de classe. Assim, qualquer compra que os trabalhadores queiram efetuar deve ser realizada junto ao barco e ao barracão do Sr. Manoel Lopes, que dita os produtos e preços a serem comercializados.

3.6. Disseram que em outros municípios, como Sena Madureira, Manuel Urbano, Feijó e Tarauacá vivem situações idênticas. Sendo estes municípios isolados da Capital e de difícil acesso, além de estarem afastados de qualquer tipo de informações, torna-se mais fácil a ação desmedida e inescrupulosa de falsos proprietários, seringalistas e comerciantes, sobre a ingenuidade e fraqueza dos miseráveis trabalhadores da floresta; que na maioria dos casos permanece latente e como pano de fundo de toda a situação, inclusive trabalhista, a questão da posse da terra; que há portadores de diversos títulos de propriedade, alguns forjados junto a cartórios e profissionais corruptos, longe da censura estatal; que, às vezes, até acobertados pelo Estado, diversos proprietários mantêm as terras do Estado do Acre cativas em suas mãos, sem que sejam questionadas a origem e a veracidade de suas posses; que, em termos quantitativos, no Estado do Acre há mais títulos de propriedades do que efetivamente terras; que enquanto milhares de posseiros vivem há décadas em posses mansas e pacíficas, tirando delas o sustento para suas famílias, constantemente surgem novos "forasteiros", vindos dos diversos Estados da Nação, entitulando-se proprietários de terras que sequer conheciam anteriormente e, amparados pela lei e pela polícia, além de terem à sua disposição milícias particulares, fortemente armadas, entram nos seringais, destruindo com fogo, bala e veneno, anos de sofrimento e trabalho, desrespeitando o direito de posse dos seringueiros, acabando com suas plantações, matando seus animais, maltratando, humilhando e até violentando suas mulheres e crianças; e que, sem ter a quem recorrer, os seringueiros amontoam-se nas periferias das cidades, especialmente Rio Branco, deixando para trás toda a história de vidas que batalharam na construção de um mundo pacífico e produtivo, sem a menor chance e esperança de retorno.

3.7. Como solução, enfatizaram a necessidade de se realizar processo discriminatório a fim de se detetar os verdadeiros proprietários das terras do Estado, garantindo o direito de posse aos seringueiros, implantando Reservas Extrativistas e projetos de assentamentos, com a devida distribuição das terras aos trabalhadores que nela vivem e dela dependem.

3.8. Quanto à questão trabalhista, relataram que há de se definir a forma da remuneração, que deve ser em espécie, ou em produtos até o estipulado em lei, conforme os preços do mercado, sem que isto continue sendo fator de dependência e endividamento permanente dos trabalhadores; e como a borracha é uma questão nacional, que o seu preço seja estipulado e controlado pelo Governo Federal. Questionaram no sentido de que se há relações de trabalho no campo e as mesmas não acontecem conforme o disposto na legislação vigente, cabe indagar o porquê de a DRT não estar realizando as devidas inspeções e fiscalizações *in loco*, para que não continuem se perpetuando tais relações injustas, tipicamente de trabalho escravo.

3.9. Em relação às condições de saúde, bem estar, lazer, segurança, educação, transporte, vestuário, etc., direitos consagrados na Constituição Federal/88, evidenciaram que os seringueiros estão completamente distantes de tais direitos, sequer os conhecendo, uma vez que o Estado relegou-os ao esquecimento e isolamento dentro das matas. Disseram que a situação degradante em que se encontram os seringueiros e suas famílias é fruto de um modelo de "desenvolvimento" imposto para a região amazônica, onde o que tem valor são os bens e riquezas naturais, especialmente minérios e madeiras, estas últimas ainda abundantes no Estado do Acre, de forma que a organização comunitária dos trabalhadores, se

permitida, impediria sua extração de forma ilegal e predatória, como vem acontecendo hodiernamente.

3.10. Relataram que existe em todas as atividades desenvolvidas na área rural uma relação tipificada de emprego, porém sem o mínimo do que é garantido constitucionalmente. No caso em questão, as relações de trabalho são prejudicadas por um detalhe que lhes é anterior, ou seja, a posse e o domínio da terra, fator determinante das relações de produção e trabalho na região.

3.11. Consideraram que se deve levar em conta a íntima relação existente entre a condição de justos posseiros como também de empregados em que vivem os seringueiros. A relação de emprego nos seringais passa basicamente pela questão da posse e propriedade da terra. Que precedem às relações trabalhistas questões impostas pelo latifúndio.

3.12. Narraram que a história do Acre, especialmente a partir de 1970, é marcada pela violência dos latifundiários vindos do Centro Sul do País, contra os posseiros. Nos últimos anos esta violência manifesta-se com mais sutileza, tornando os seringueiros mais dependentes dos seringalistas que impedem as livres organizações e não deixam os comerciantes levar mercadorias aos seringais. Asseveraram que em todo o Acre existem situações de injustiças idênticas (nos seringais), apesar de na região do Vale do Juruá ser mais grave, especialmente nos municípios de Feijó, Tarauacá e Cruzeiro do Sul, e que os seringalistas, após terem imposto a dependência econômica aos seringueiros, abandonam-nos à sua própria sorte; chegam, os seringalistas, a estimular ocupações em suas terras para que o INCRA venha a desapropriá-las, beneficiando-se assim, novamente, desta feita com os bens públicos.

3.13. Enfatizaram a atuação do Poder Judiciário frente à questão fundiária, que constantemente tem expedido liminares de despejo sem base jurídica alguma que comprove o justo título dos pretendentes proprietários e, pior, sem considerar os longos anos de posse dos trabalhadores que vivem na região; que não são raras as liminares que determinam a expulsão de famílias de trabalhadores com termos extremamente genéricos como "cento e cinquenta outros posseiros" ou "demais posseiros que se encontrarem na área", etc., expulsando-os violentamente da área rural, e os obrigando a morar em condições sub-humanas de vida, nas periferias das cidades e mendigar um "sub-emprego", para tentarem sustentar suas famílias. Diversos trabalhadores, mulheres e crianças têm sofrido agressões físicas e humilhações por parte de pistoleiros e policiais que as acompanham e dão "segurança" aos Oficiais de Justiça.

3.14. Ressaltaram que o Comitê Chico Mendes, entidade civil que congrega grande número de ONGs e sindicatos locais, tem atuado de forma organizada, denunciando e trabalhando junto suas bases para a formação de organizações autênticas de trabalhadores, conscientes de seus direitos.

3.15. O vereador de Tarauacá presente à audiência afirmou que naquele Município nenhum direito é garantido aos trabalhadores, e que inexiste inspeção por parte dos órgãos competentes; que, na região do Rio Murú, uma família arrendou 15 seringais e, com a crise da borracha, começou a implantar projetos madeireiros, sendo o Sindicato de Trabalhadores Rurais impedido de entrar nos seringais para organizar os trabalhadores; que os

trabalhadores recebem diárias em torno de R\$ 3,00, a troco de mercadorias superfaturadas em até 300% em relação aos preços do município, que também já são superfaturados em relação à Capital; que qualquer manifestação de descontentamento, por parte dos trabalhadores, é reprimida com ameaças de violência física, além de os mesmos serem despedidos sumariamente.

3.16. Afirmou ainda, o referido edil, que o IBAMA, naquele município, é comprovadamente corrupto, sendo seus fiscais aliados aos grandes madeireiros e seringalistas, recebendo propinas, como na maioria dos municípios do interior, e que ele próprio houvera sido espancado, por quatro vezes, por policiais e fazendeiros, pelo fato de defender os direitos dos trabalhadores rurais.

3.17. Consideraram benéfica aos milhares de seringueiros, eventual ação da Procuradoria do Trabalho no sentido de os seringueiros serem reconhecidos como empregados dos arrendatários dos seringais que exploram o trabalho realizado, sem prejuízo do reconhecimento da posse das áreas nas quais efetuam a extração da borracha, pois seria analisada a questão de vínculo empregatício e a situação de posseiros em que vivem, especialmente porque os seringalistas impedem que os seringueiros cultivem a terra para obter itens de subsistência, de modo a mantê-los sob dependência econômica. Acrescentaram que a posse não vem sendo reconhecida e respeitada, perpetuando-se uma relação de produção e trabalho na qual os seringueiros são mantidos sob as ordens dos patrões, o que torna mais evidente e urgente a necessidade de uma regularização desta situação trabalhista, declaradamente injusta.

3.18. Caracterizaram que em termos de relações trabalhistas, os trabalhadores rurais e seringueiros vivem em situação análoga a de escravos, pois são os patrões que determinam todas as regras do trabalho, o volume da produção devida, os preços, as formas de pagamento, as dívidas, o que produzir e até o que os seringueiros podem consumir; que não há limite de horas de trabalho (um seringueiro trabalha em média 16 horas por dia), não há limite de idade (as crianças são forçadas a trabalhar a partir de 4 ou 5 anos de idade e os idosos trabalham na coleta da seringa até que sua saúde física permite; que cerca de 16 mil famílias vivem nos seringais, a maioria na situação ora narrada.

3.19. Em relação à questão madeireira, informaram que há grandes grupos, que dominam todo o processo de extração, que há grupos que intermediam o comércio madeireiro e outros ainda que apenas comercializam. Apontaram, em Sena Madureira, as madeireiras mais atuantes: as da família DINIZ, FOGAÇA, LUCENA e FERREIRA (esta vinda recentemente do Pará).

3.20. Informaram também que as relações de comércio entre os madeireiros e os seringueiros mantêm-se em caráter informal, sendo que os seringueiros recebem de R\$ 5,00 a R\$ 30,00 por árvore (Uma árvore tem até 7 ou 8 metros cúbicos de madeira e cada metro cúbico é vendido em torno de R\$ 1.000,00), e que na maioria das vezes as madeiras cortadas são permitidas por alimentos ou poucos utensílios de trabalho; que as ferramentas são fornecidas pelos madeireiros e os peões são contratados pelos "gatos", nas periferias das cidades, nos meses de abril a junho; que em torno de 4.000 pessoas são ocupadas na atividade de extração madeireira, sem qualquer garantia trabalhista, contrato, salário determinado, alimento, alojamento, regras e equipamentos de segurança, etc.; que em média 70 trabalhadores morrem por ano, em

função de acidentes decorrentes das derrubadas; que outros mais sofrem acidentes, ficando com sequelas para o resto de suas vidas; que são desconhecidos casos em que as vítimas ou suas famílias tenham recebido qualquer tipo de indenização; que há casos de crianças que perderam seus membros ou morreram; que se verifica a utilização de crianças para o transporte de madeira na via fluvial;

**3.21.** Disseram que apenas este ano foi que alguns dos fiscais do IBAMA foram substituídos, em decorrência de constantes denúncias feitas por estas entidades há mais de três anos, mas que, ainda assim, continua sendo um órgão corrompido pelos madeireiros; que o transporte de madeiras é feito durante o dia, livremente, em diversos caminhões de toras que circulam com as chamadas ATPFs (Autorização de Transporte de Produtos Florestais) falsificadas por funcionários do próprio IBAMA.

**3.22.** Como nada mais disseram, lavramos por termo a audiência, que se encontra a fls. 50/57.

4. Consoante o “termo de diligências” de fls. 68/69, em 05.12.95, após informados pelo Procurador da República no Acre, Dr. Luis Francisco F. de Souza de que o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA, Superintendência do Acre, poderia nos auxiliar nas diligências que teríamos a efetivar nos municípios de Cruzeiro do Sul e Sena Madureira, dirigimo-nos àquela entidade, e, ao seu Superintendente, Sr. Raimundo Araújo Lima, em conversa amigável, aceitamos o convite de nos incorporar à uma comissão que iria dia 07.12.95 a Cruzeiro do Sul (localizado a aproximadamente 800 Km de Rio Branco), oportunidade em que *requisitamos*, a teor do art. 8º, III, da Lei Complementar nº 75/93, fossem nossas passagens aéreas custeadas pelo INCRA, esclarecendo, ainda, que nossas despesas de viagem já estavam cobertas pelas diárias da Instituição. *Requisitamos*, também, fossem custeadas as despesas de acesso ao Município de Sena Madureira. Em resposta, atendeu prontamente ao pleito o Superintendente do INCRA, aprazando-se as diligências aludidas para os períodos de 07 a 09.12.95 e de 12 a 13.12.95, respectivamente.

5. Mediante ofício expedido pela Procuradoria da República do Acre, formalizamos ao INCRA - SR de Rio Branco fossem viabilizadas as despesas com o nosso deslocamento ao Município de Cruzeiro do Sul (fl. 70).

6. Em 06.12.95, conforme “termo de diligência” de fl. 71, dirigimo-nos à Delegacia Regional do Trabalho no Acre, esclarecemos os motivos da visita, acertamos as diligências a serem procedidas em companhia daquele Órgão e *requisitamos* cópias dos respectivos relatórios de fiscalização, tão-logo concluídos.

7. Também no dia 06.12.95, (“termo de diligência de fl. 72), fomos à Polícia Federal do Acre, onde nos recebeu o Superintendente, Delegado Ildor Reni Graebner, a quem solicitamos o apoio necessário às diligências que teríamos a proceder. O Delegado nos garantiu a devida proteção policial em ambos os Municípios, bem como nos cedeu o avião do Ministério da Justiça, apreendido no curso de investigação policial e que estava sob responsabilidade do Estado do Acre, na qualidade de fiel depositário, com o seu piloto, sendo que, conforme já acertado por nós, o combustível seria fornecido pelo INCRA. Informou-nos,

ainda, o Delegado Reni, que o Diretor de Controle Ambiental do IMAC, Agrônomo Evandro Orfano Figueiredo, poderia nos fornecer informações úteis à instrução do presente procedimento investigatório, pelo que, de logo, providenciamos a sua convocação, para tomada de depoimento, para as 15.30 h daquele mesmo dia. Finalmente nos informou o Delegado Reni que instaurou Inquéritos Policiais versando denúncia de "trabalho escravo" no Município de Cruzeiro do Sul e exploração ilegal de madeira no Município de Sena Madureira, apresentando-nos os respectivos documentos, os quais juntaros ao presente Procedimento (ANEXO 01).

7.1. Igualmente no dia 06.12.95, ouvimos o Diretor do IMAC e tomamos por termo seu depoimento (fls. 73/75), o qual versou mais a questão do desmatamento das florestas. Porém, também versou a forma de contratação de mão-de-obra, confirmando que a remuneração do trabalhador ocorre mediante a permuta com alimentos, ou seja, no final da atividade o trabalhador faz um tipo de "acerto de contas" com o dono do barracão, através do madeireiro tomador do serviço; diferenciou o depoente as funções do "mateiro" (trabalhador que identifica as árvores das florestas a serem cortadas) do seringueiro propriamente dito, sendo que este último, segundo suas declarações, vive em constante miséria, pois não adquiriu certa "profissionalização" na identificação de árvores para abate, que é mais rentável, restando ainda mais prejudicado com a ação das máquinas utilizadas na derrubada, as quais afugentam a caça - indispensável para sua subsistência; apontou algumas empresas madeireiras, ressaltando que a maior exploração foi praticada por um grupo de madeireiros do Estado de Rondônia, em uma verdadeira "operação relâmpago", ao arreio da lei.

8. Ainda no dia 06.12.95, aproximadamente às 19:00 h, tomamos a termo o depoimento do Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Industriários do Estado do Acre, Sr. Antônio Batista da Silva, conhecido como "Chumbinho", mediante sua prévia convocação, o qual, em resumo, mediante nossas indagações, respondeu (fls. 76/77): que o maior contingente de trabalhadores envolvidos na indústria da madeira concentra-se no Vale do Acre, abrangendo a Capital e o Município de Sena Madureira; ressaltou que é uma atividade sazonal; que na contratação dos trabalhadores não há a intervenção do sindicato laboral, ocorrendo a maior demanda (desemprego) na região do Vale do Juruá; que são registrados na Capital cerca de 60% dos trabalhadores, sendo este número reduzido à aproximadamente 10%, no interior do Estado; enumerou o depoente as principais indústrias madeireiras, ressaltando que a derrubada das árvores é efetivada mediante a utilização de trabalho forçado, independentemente de registro de empregado, com jornada excessiva de trabalho, pois a remuneração é procedida por produção, com a utilização de moto-serras, sem a devida qualificação profissional e proteção adequada, o que já provocou cerca de 40 mortes no corrente ano, conforme registros na Delegacia Regional do Trabalho; disse que os categóres de madeiras (os que realizam o transporte da floresta para o local apropriado), não são registrados, geralmente; que também existe o transporte via fluvial, com a utilização de trabalho de menores, os quais se constituem em verdadeiros "cavalgadores de toras" (o que pode ser constatado com as fotografias de fls. 114/117), igualmente sem registro, sem a menor proteção e durante excessiva jornada de trabalho, sendo que este transporte ocorre nos meses de dezembro a abril, com a cheia dos rios; que com a chegada da madeira nas serrarias, embora haja certa qualificação profissional, ocorrem, constantemente, vários acidentes de trabalho, inclusive fatais, sendo ineficaz a fiscalização por parte da DRT, apesar de constantemente requerida pelo sindicato laboral; que a figura do arregimentador de mão-de-obra ("gato") é normal no Estado do Acre, principalmente quando da derrubada das árvores; que o

trabalho da derrubada é realizado nos meses de maio a outubro, sendo que os trabalhadores, cerca de 30 (trinta) por cada turma - individualmente ligada a cada empresa - não possuem alojamentos adequados para o uso humano, não utilizam equipamentos de proteção individual, a alimentação é fornecida pelo "gato" - da forma que ele entender conveniente - e todos estão sujeitos à malária, febre-amarela e demais doenças inerentes à região; que a legislação pertinente a extração de madeira exige autorização do IBAMA para execução de tal atividade, havendo, porém, o desrespeito à legislação e ineficiência da fiscalização, ocorrendo derrubadas irregulares em grande escala.

9. No dia 07.12.95, conforme previsto, fomos ao Município de Cruzeiro do Sul (passagens aéreas as fls. 78/79), aonde ouviríamos alguns representantes de entidades civis e principalmente trabalhadores da região dos seringais VALPARAÍSO e RUSSAS, os quais, com o apoio da Procuradoria da República no Acre, previamente convocamos para comparecerem à zona urbana, ante a dificuldade de acesso que teríamos de enfrentar para chegar aos aludidos seringais, bem como a exigüidade de tempo de que dispunhamos para realizar as diligências correspondentes.

9.1. Primeiramente, consoante "termo de audiência" de fls. 80/84, ouvimos, a partir das 16:00 horas do dia 07.12.95, alguns representantes de entidades civis, ao tempo em que registramos a presença dos seguintes: Manoel da Costa Nery - Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Cruzeiro do Sul; Leônio de Cerqueira de Menezes - representando o Conselho Nacional de Seringueiros; Valdemir Alves de Souza Neto - Comissão Pastoral da Terra (CPT); Edvaldo Magalhães - Deputado Estadual (PC do B); Chagas Batista - vereador em Tarauacá e representante do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Tarauacá; Gomercindo Rodrigues - servidor da Proc. República/AC; Mauricio Lima de Queiroz - representante do Sindicato dos Bancários do Acre; e Fernando Rosa da Silva - representante da Organização dos Povos Indígenas do Acre. Compareceriam também à audiência os servidores do INCRA Frâncio Luis Nogueira Pinheiro e Mauro Heliodoro dos Santos.

9.2. Iniciando a audiência, expusemos os motivos da nossa viagem àquele Município. A audiência decorreu com a participação de todos os presentes, os quais fizeram diversas colocações, ordenadamente, quanto à situação em que se encontravam os trabalhadores rurais em Cruzeiro do Sul, especialmente os extrativistas (seringueiros)

9.3. Entendemos por bem registrar o pronunciamento do Sr. Leônio de Cerqueira de Menezes - representando o Conselho Nacional de Seringueiros (depoimento aliás gravado em fita microcassete, anexa ao presente Procedimento - fita 1, lado "A" - ANEXO N° 08), o qual, em síntese, confirmou a situação de penúria que enfrentam os seringueiros dos seringais VALPARAÍSO e RUSSAS (fls. 80/81). Efetivamente, confirmou todas as denúncias a nós formuladas na audiência de 04.12.95 (fls. 50/57).

9.4. Manifestou-se o Sr. Manoel da Costa Nery - Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Cruzeiro do Sul, no sentido de que as denúncias sobre comentado eram totalmente procedentes, confirmando que o Sr. Manoel Batista Lopes (seringal Valparaiso) realmente havia celebrado contrato de arrendamento com a maioria dos seringueiros,

oportunidade em que apresentou cópia (a qual juntamos aos autos - fl. 85), contrato este que obriga os trabalhadores a adquirirem seus mantimentos somente no barracão do referido seringalista, sendo proibida a comercialização com terceiros (marreteiros), o que agrava as circunstâncias afeitas aos trabalhadores, em virtude da limitação de estoque do armazém; afirmou que o Sindicato laboral não postula registro de empregados e que a quase totalidade dos seringueiros não possui sequer registro de nascimento - muito menos CPTS; ratificou o apoio que os seringalistas têm por parte do Judiciário (a questão dos "interditos proibitórios) e da Polícia Militar. Asseverou que o sistema de pesagem utilizado pelos seringalistas não é transparente, de forma que os trabalhadores são sempre lesados, com a diminuição acintosa de sua produção. Arrematou dizendo que as tentativas para solucionar os problemas reponham na organização dos trabalhadores, com a criação de cooperativas, de uma usina de beneficiamento de borracha, e com a fabricação do denominado "couro vegetal" (tecido impermeabilizado com borracha).

9.5. Aduziu o Sr. Valdemir Alves de Souza Neto - representante da CPT, que é inadmissível o pagamento da "renda" para o seringalista, pois se constitui em verdadeira exploração do trabalhador, dando exemplos práticos. Acrescentou que não é permitida a criação de animais domésticos e o cultivo da terra; que nem uma canoa pode ser construída, salvo com a autorização do seringalista.

9.6. Igualmente o representante da Organização dos povos indígenas - Sr. Fernando Rosa da Silva, fez diversos protestos, relatando que existem oito comunidades indígenas na região, em reservas extrativistas, mas que não recebem o menor apoio por parte do Poder Público, vivendo no esquecimento, sem saúde, educação, enfim, sem a menor infra-estrutura; disse que também trocam seus produtos por comida, com atravessadores e seringalistas, mediante preço bem reduzido atribuído à borracha.

9.7. Finalizando a audiência em apreço, os servidores do INCRA Frâncio Luís Nogueira Pinheiro e Mauro Heliódoro dos Santos informaram que o processo de DESAPROPRIAÇÃO dos aludidos seringais está em fase adiantada, com previsão de encerramento no primeiro semestre de 1996.

9.8. Conforme a "Certidão" de fl. 86, tentamos contatar o proprietário do seringal VALPARAÍSO no Município de Cruzeiro do Sul, às 09:00 do dia 08.12.95, no que não obtivemos sucesso.

9.9. Adquirimos junto ao INCRA - Posto Avançado de Cruzeiro do Sul, no dia 08.12.95, às 11:00 h, cópia do "Projeto Fundiário Alto Juruá" (mapeamento), o qual juntamos aos autos (**ANEXO 02**).

9.10. Às 16:00 h, aproximadamente, do dia 08.12.95, chegaram à sede do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Cruzeiro do Sul - local onde realizariam a segunda audiência - cerca de 25 trabalhadores, habitantes dos aludidos seringais, sendo que pudemos constatar, sem exageros, o estado de penúria e miséria que se encontravam. Para ilustrar, mais de 10 estavam acometidos de malária, o que nos fez solicitar ao motorista do INCRA que os conduzissem ao hospital local, para a devida assistência médica, no que fomos prontamente atendidos. Anexamos ao presente Procedimento algumas fotografias desses trabalhadores e também da panorâmica do seringal ("juntada" de fl. 92).

9.11. Iniciando a audiência então aprazada, consoante "termo" de fls. 87/91, após a introdução de praxe, registramos as presenças, além dos trabalhadores, das mesmas entidades civis que se fizeram representar na audiência do dia 06-12-95, já relacionadas linhas atrás.

9.12. A audiência decorreu com a participação da maioria dos trabalhadores presentes, ordenadamente, os quais fizeram diversas exposições, relatando a situação que deparam nos seringais do Município de Cruzeiro do Sul, sendo que cada um deles ia se identificando antes de se manifestar, para fins de registro.

9.13. O primeiro a se manifestar foi o trabalhador José Élio da Silva Pinho, que se identificou como delegado sindical no seringal VALPARAÍSO, embora fossem desrespeitadas todas as suas garantias legais. Disse que desde quando o Sr. Manoel Batista Lopes assumiu a responsabilidade no seringal (no ano de 1985), que a situação dos trabalhadores é de miséria, pois são explorados, propriamente em regime de escravidão. Disse que é obrigado a adquirir gêneros alimentícios somente do aludido seringalista e que ele não dispõe, geralmente, de estoque para suprir as necessidades de todos os seringueiros; que o preço é bem mais alto do que em Cruzeiro do Sul, onde tudo costuma ser mais caro em relação à Capital; que lhe é proibido de fazer roçados, exatamente para ficar dependendo só do seringalista; e que também é-lhe vedada a criação de animais e construção de canoas.

9.14. Em seguida, pediu a palavra o Sr. Simão Silva de Oliveira, dizendo que trabalhava no seringal VALPARAÍSO, confirmando que os fatos narrados pelo Sr. José Élio igualmente acontecem consigo, acrescentando que a situação se agrava quando adoece, restando-lhe apenas aguardar a vontade de Deus; que inexiste posto médico no seringal, também não há remédios e raramente aparece um enfermeiro; que reside no seringal a 30 anos; que a situação também se agravou com a aplicação dos "interditos proibitórios"; que não pede criar porcos e, caso crie, são mortos pelo seringalista Manoel Lopes; que também não pode criar cachorros, o que inviabiliza a criação de galinhas, que são mortas pelo gato-do-mato e pela mucura (animal silvestre); que os atravessadores têm o preço mais em conta para a borracha, mas a venda só é efetivada às escondidas.

9.15. Posteriormente, disse a Sra. Maria da Glória de Oliveira, também residente no seringal VALPARAÍSO, que o seu marido plantou na "praia" do rio e foi obrigado a arrendá-la, pagando ao Sr. Manoel Batista Lopes; que sua família foi proibida de vender as melancias colhidas no terreno, que o seringalista disse ser de sua propriedade! Que a maioria dos seringueiros, ao se negarem a pagar renda ao aludido seringalista, como o seu marido, por exemplo, são acusados de velhacos, preguiçosos e compelidos ao pagamento. Disse que o Sr. Manoel Batista Lopes comete várias barbaridades, citando, para ilustrar, que quando um de seus filhos, então com oito meses de idade, veio a falecer, por motivo de doença, e que procedeu ao enterro da criança próximo à sua casa; quase seis meses depois, ao tomar conhecimento do fato, o seringalista ordenou que ela e seu marido desenterrassesem os restos mortais da sua propriedade, restando aos pais apenas cumprir a ordem, tendo desenterrado os ossos de seu filho e depositado do outro lado do rio.

9.16. Com a palavra o Sr. Mário Fernandes Barbosa, também

confirmou que é obrigado a comprar no barfácão do Sr. Manoel Lopes, sob a forma de permuta. Disse que entrega o quilograma de borracha a R\$ 1,00, o que representa, "a troco", a R\$ 0,40; que 1Kg de açucar custa R\$ 1,50; uma lata de óleo (900 ml) R\$ 2,50; que a sua produção diária chega a 3,5 Kg ao dia. Disse que certa vez foi mordido por uma cobra, ficando prejudicado para o trabalho por 34 dias, e só voltaria neste período quando pescava; que atualmente não compensa cortar seringa, em razão do preço da borracha, e que muitos trabalhadores optam pela agricultura, mesmo com a proibição dos seringalistas. Disse também que o Sr. Manoel Batista Lopes vinha sendo um bom patrão, mas era porque tinha interesse em seduzir sua neta de apenas 10 (dez) anos de idade; que o seringalista pediu para que ele cedesse sua filha e sua neta, ambas com 10 anos, para prestarem serviço como empregadas, no que foi consentido, só que, à noite, na surdina, o "velho" estava a tirar a roupa de sua neta, no que foi flagrado por sua filha; ambas fugiram de sua residência, no seringal, de madrugada, com chuva e com os colchões na cabeça; que ainda assim o seringalista insistiu, solicitando as duas crianças ao depoente, que de pronto negou, criticando aquela ação crimiosa, sendo, por esta reação, perseguido, de forma que não pode comprar nenhum mantimento naquele seu barracão.

9.17. Pedindo a palavra o Sr. José Maciel da Silva disse que seu filho (Deusdete) sofreu um atentado contra a vida, a mando do Sr. Manoel Batista Lopes, sendo instaurado Inquérito Policial no Município de Cruzeiro do Sul, só que os autos "sumiram". Lembra que o próprio Manoel Lopes admitiu, perante os policiais, que houvera contratado dois capangas para aplicar uma "surra" em seu filho, sendo contraditado por um dos capangas, então apreendido, no sentido de que fora contratado para matar e não apenas para bater. Disse que os seringueiros são pacíficos, na sua maioria, como ele, mas que o Sr. Manoel Lopes só anda armado de revólver, ameaçando a todos constantemente.

9.18. Com a palavra o Sr. Ruberval da Silva Pinho, relatou que foi contratado por escrito (contrato de arrendamento), que tinha só uma cópia - do Sr. Manoel Lopes. Disse que trabalha para o Sr. Manoel Lopes, mas contra sua vontade (do depoente), só por uma questão de sobrevivência; que constantemente o referido seringalista o ameaça com o chamado "interdito"; que em março/94 utilizou-se (o seringalista) da polícia para acabar uma reunião no seringal, convocada pelo Sindicato dos Trabalhadores Rurais; que o Sr. Manoel Lopes arrenda áreas do seringal para outros trabalhadores, em prejuízo dos primeiros posseiros; que ele não admite a construção de templos religiosos no seringal, salvo se de sua religião - a católica; que muitas vezes o seringalista transforma uma "estrada" de seringa em duas, para duplicar a renda, sobrando quase nada para o seringueiro.

9.19. Solicitou a palavra o Sr. Raimundo Dionisio da Silva, dizendo que trabalhou 04 anos para o Sr. Manoel Lopes, até 1990, sem carteira assinada, e só recebeu por 03 meses de serviço; trabalhava transportando mercadorias, no leito do rio, para Cruzeiro do Sul. Disse que, certa vez, enquanto ausente, a serviço, o mencionado seringalista tentou abusar de sua mulher, que o rejeitou; que esta rejeição provocou a perseguição a sua família; foi expulso do seringal, em 23.03.90, sendo sua casa destruída, seus pertences e poucos mantimentos jogados ao relento. Que no dia seguinte dirigiu-se o depoente à Defensoria Pública, a fim de se instruir como proceder, mas a defensora que o atendeu, que não lembra o nome, disse que não lhe assistia razão, e que trabalhasse para reaver sua casa e mantimentos destruídos. Que ainda hoje sofre ameaças do Sr. Manoel Lopes, apesar de não residir em seu seringal, sobrevivendo da plantação ..

de mandioca e banana. Disse que os seus filhos que estudavam na escola municipal, situada no seringal VALPARAÍSO, tiveram os "boletins" rasgados pelo Sr. Manoel Lopes, ficando impedidos de estudar. Arrematou dizendo que, atualmente, o seringalista explora mais madeira do que a seringa, só que apenas ele tem esse direito.

9.20. Coin a palavra o Sr. Erivaldo Lima Gomes, disse que é proibido de pescar nos rios que banham os seringais VALPARAÍSO e RUSSAS. Que, em determinada oportunidade, pescou um peixe pirarucu (com anzol) que alimentaria 13 famílias e o Sr. Manoel Lopes deu queixa no IBAMA. Disse ainda que os seringalistas Manoel Lopes e Bertoldo Dênis, este último proprietário do seringal RUSSAS, trazem pescadores de fora, com rede e engancho, para pescar, sem restrições, e não lhes acontece nada - o IBAMA não toma nenhuma providência. Concluiu, dizendo que esses mariscadores forasteiros inclusive ameaçam os habitantes dos seringais.

9.21. Pedi a palavra o Sr. Manoel Nunes da Silva, dizendo que morou no seringal VALPARAÍSO nos anos de 1987/88; que o seringalista proíbe a formação de cooperativas; que ele (depoente) e outros seringueiros já foram atacados pela Polícia Militar; que a situação é bem mais grave dentro do rio (mais distante). Ressaltou, referindo-se a nós, que é a primeira vez que uma autoridade demonstrou interesse para resolver os problemas dos seringueiros. Que os seringalistas cometem verdadeiras atrocidades com os seringueiros, pois tomam a sua borracha, destroem suas casas, ateando fogo. Por fim, disse que os seringueiros geralmente têm medo de denunciar no Sindicato, pois são ameaçados pelos seringalistas.

9.22. Todos estes depoimentos encontram-se gravados, na íntegra, em fita VHS, que se encontra anexa ao presente Procedimento Investigatório. (ANEXO N° 09).

9.23. Encerrada a audiência, após termos notícia de que os proprietários dos seringais VALPARAÍSO E RUSSAS encontravam-se em Cruzeiro do Sul, requisitamos aos Agentes da Polícia Federal, Jósè Brito Lira Junior e Jorge Luis Rezende, que os conduzissem ao hotel "Plínio", onde estávamos hospedados. Ambos foram conduzidos às 20:00 horas do dia 08.12.95, sem resistência e sem constrangimentos ("certidão" de fl. 105), juntamente com um seringueiro e sua mulher, que na ocasião acompanhavam os seringalistas em alusão.

9.24. Iniciamos, então, às 20:45 horas do dia 08.12.95, a oitiva do Sr. Manoel Batista Lopes, no hotel Plínio, em Cruzeiro do Sul. Procedemos a gravação de todo o depoimento em fita microcassete (fita 2, lado "a", ANEXO N° 08) e certificamos nos autos a respectiva degravação (fls. 146/157), realizada pelo servidor Gomercindo Rodrigues e pela estagiária Clara Rubia Roque Pinheiro, ambos da Procuradoria da República do Acre, designados por nós para este fim.

9.25. Em síntese, disse o Sr. Batista Lopes que inexiste escravidão no seringal valparaíso; que os seringueiros são inteiramente livres para trabalhar; que cobra renda anual de cada seringueiro; que existem poucas famílias em seu seringal, sendo que só a minoria

trabalha; que realmente troca mercadorias por borracha extraída pelos seringueiros; que no seu barracão não há escassez de mantimentos; que só "vende" recebendo a borracha antecipadamente; que os seringueiros são livres para comercializar nos seringais; que só proíbe o cultivo da terra de quem não pede autorização para plantar, pois é obrigado a controlar a área desmatada, por exigência do IBAMA; que não permite o acesso do Sindicato laboral ao seringal porque seus membros só fazem confusão, incitando os seringueiros à rebeldia; que trata bem os seringueiros porventura acometidos de alguma enfermidade; que no seu barracão há sempre medicamentos; que compra borracha a R\$ 1,00 dos seringueiros e vende a R\$ 0,85 para a usina, ajudando, desta forma, os seringueiros, embora esteja levando prejuízo; que não há majoração de preços de mercadorias em seu barracão; que não permite a caça no seringal, inclusive com a utilização de cachorros, porque é proibido por lei; que não registra empregados; que só recebeu, no ano de 1995, 200 Kg de borracha; que os seringueiros vivem caçando e vendendo às escondidas, para sobreviverem; que os seringueiros passam fome porque não querem trabalhar; que não permite o acesso de "marreteiros" na sua propriedade; que não permite a venda de produtos agrícolas colhidos no seu seringal a terceiros, porque investe no plantio; que não persegue ninguém; que não restringe o culto a nenhuma religião; que nunca abusou de crianças ou mulheres.

9.26. Igualmente gravamos, em fita microcassete (fita 2, lado "B", ANEXO N° 08), a partir das 21:45 horas do dia 08.12.95, com certidão de degravação às fls. 158/166, o depoimento do Sr. Bertoldo Dênis de Carvalho, proprietário do seringal RUSSAS. Em resumo, disse o depoente que só 15 famílias residem no seu seringal; que os seringueiros estão liberados para plantar e comercializar, mesmo porque seu barracão está desativado; que em 1995 não recebeu sequer um grama de borracha dos seringueiros; que os seringueiros sobrevivem da agricultura e da venda de borracha para atravessadores; que proíbe a caça com cachorro, porque é o primeiro a ser proibido pelo IBAMA; que permite a pesca, desde que respeitado seu regulamento; que ele próprio pesca, às vezes em companhia de amigos, distribuindo inclusive com os moradores; que utiliza tarrafa para pescar, e permite que os seringueiros também usem; que não tem nenhum empregado e que não celebra nenhum tipo de contrato; que não oferece atendimento médico, mas, pessoalmente, socorre algum morador, quando necessário; que o acesso do sindicato laboral é livre, mas não admite fofoca no seringal; que presume inexistir algum seringueiro com coragem ou audácia de afirmar que seja escravizado em seu seringal; que a área do RUSSAS é de no máximo 1.800 hectares; que os seringueiros estão abandonando os seringais; que está explorando madeira no seringal, mas com permissão do IBAMA; que ele próprio trabalha na exploração, utilizando moto-serra, como único operador; que a finalidade do Sindicato é fazer fofocas, e que pode afetar a saúde de sua mãe, de 76 anos de idade.

9.27. Encerrando as diligências em Cruzeiro do Sul, também ouvimos o seringueiro e sua mulher que então acompanharam os aludidos seringalistas ao hotel Plínio. Gravamos seus depoimentos (micro fitacassete nº 1, lado "B", ANEXO N° 08). Em síntese, disseram, somente em nossa presença, que trabalham para o Sr. Manoel Batista Lopes; que ele é um patrão muito bom; que são remunerados com mercadorias, mas que quando precisam de dinheiro o mencionado seringalista lhes paga; que não se sentem escravizados; que não possuem carteira de trabalho; que não entendem o porquê da insatisfação de quem anda reclamando; que não têm conhecimento de perseguições ou abusos praticados pelo Sr. Manoel Lopes.

9.28. No dia 09.12.95 retornamos a Rio Branco (fls. 78/79).

10. Considerando que ainda haviam diligências a ser realizadas no Município de Sena Madureira, no dia 12.12.95, que o relatório de fiscalização da DRT-AC seria entregue dia 14.12.95 e que ainda teríamos de elaborar o relatório final deste Procedimento, resolveu o Procurador-Geral prorrogar a Portaria n. 346/95, emitindo a de nº 351, de 12.12.95 (fl. 106), publicada no DOU de 13.12.95, seção 2, p. 9776, assim lançada:

MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Portaria nº 351, de 12 de dezembro de 1995

O Procurador-Geral do Trabalho, no uso de suas atribuições, RESOLVE:

Prorrogar a Portaria nº 346, de 01.12.95, que designa os Doutores VICTOR HUGO LAITANO e JOÃO BATISTA LUZARDO SOARES FILHO, até o dia 20.12.95.

a) Jeferson Luiz Pereira Coelho

11. Lavramos o "termo" (fls. 107/108) as diligências efetivadas no Município de Sena Madureira. Procuramos investigar, naquele Município, a situação dos trabalhadores envolvidos na extração da madeira. Conforme previsto, deslocamo-nos no avião cedido pela Polícia Federal, pilotado pelo comandante Gouveia, servidor do Estado, acompanhados pelo Superintendente do INCRA - Sr. Raimundo Araujo Lima, pelo Delegado Regional do Trabalho - Sr. Raimundo Vaz, e pelo Agente da PF, Francisco Carlos Monteiro.

11.1. Inicialmente, dirigimo-nos à casa paroquial, para ouvir o depoimento do Pe. Paulino Baldassari, príncipe do trabalho de assistência às famílias da região, especialmente dos seringueiros e trabalhadores que extraem madeira, com enorme experiência e notório conhecimento da situação por eles vivenciada.

11.2. O rico depoimento do Pe. Paulino foi gravado em fita microcassete (ANEXO N.º 08, sob o nº 3, lados "A" e "B"). sendo também degravado, conforme "certidão" de fls. 131/145. Concisamente, disse que, por muitas vezes, os madeireiros sequer possuem documentos dos seringais; que não se interessam se neles habitam seringueiros, mesmo há décadas; que as madeiras são extraídas indiscriminadamente, independentemente da presença de seringueiros, verdadeiros posseiros da terra; que o mogno (tipo de madeira) está muito valorizado no exterior, o que provoca a extração sem limites; que constantemente há conflitos entre os que se dizem proprietários e os seringueiros; que estima em 500 famílias, os habitantes na região de Sena Madureira; que é sua vontade os seringais transformarem-se em reservas extrativistas; que a criação de cooperativas é essencial para os seringueiros; que constantemente denuncia derrubadas de madeira ao IBAMA e à Polícia Federal; que a atuação do IBAMA

melhorou no Município; que as madeireiras constantemente alteram sua razão social ou nome de fantasia; que os madeireiros não registram os trabalhadores; que os seringueiros, por necessidade, realizam para os madeireiros a extração; que muitas vezes não são remunerados, nem em permuta com alimentos; que o transporte é feito por gente do sul (motoristas); que todo ano ocorrem vários acidentes, inclusive fatais; que os trabalhadores não sabem utilizar a moto-serra; que não utilizam equipamentos de segurança; que morreram 05 trabalhadores no corrente ano e vários foram feridos; que conhece um adolescente, de 15 anos, que trabalha com moto-serra e percebe R\$ 40,00 por mês; que o paírao não presta assistência médica, mesmo ocorrendo epidemia de malária; que é suspeita a atuação do IMAC na região; que tanto o IBAMA como o IMAC, quando autorizam a derrubada de certa área, não procedem a fiscalização devida e essa área geralmente é extrapolada; que a região não merece a menor atenção do Governo federal, embora já houvesse solicitado pessoalmente ao Presidente Fernando Henrique Cardoso; que os madeireiros chegam a colocar veneno na castanheiras, para terem a desculpa de que morreram, com vistas a procederem à derrubada.

### III - ANÁLISE DAS RELAÇÕES DE TRABALHO

12. Conforme "Termo" de fl. 118, juntamos ao Procedimento o "Relatório de Atividades de Inspeção do Trabalho nas localidades dos Seringais de Valparaíso e Russas", que nos foi entregue pelo Delegado Regional do Trabalho, Sr. Raimundo Vaz Azevedo, em reunião realizada com o Delegado da Polícia Federal, Bel. Ildor Reni Graebner, na sede do DPF, às 09:00 h do dia 14.12.95.

13. Já em Brasília, após contato prévio, deslocamo-nos à Procuradoria da República do Distrito Federal ("certidão" de fl. 167) e obtivemos, das mãos do Procurador JOSÉ ROBERTO SANTORO, os volumes 2 e 4 do Inquérito Civil nº 01, instaurado no Acre em 1989, o qual versava matéria relacionada ao objeto do presente Procedimento, bem como estudo (tese) do Procurador EUGÊNIO JOSÉ GUILHERME DE ARAGÃO, sobre o trabalho escravo no Acre (ANEXO Nº 06).

14. Relatados todos esses fatos, em que pese a exigüidade de tempo e limitação de recursos que dispúnhamos, o que nos dificultou a retratação, com inteira fidelidade, da situação vivenciada pelos trabalhadores, passamos em seguida, a analisar as relações de trabalho pertinentes aos seringueiros e aos que laboram na extração de madeira.

#### III.1 - DOS SERINGUEIROS

15. Sob os auspícios da tradição, da cristalização de práticas seculares, vivenciam os seringueiros de Cruzeiro do Sul uma condição de vida degradante, incompatível com os princípios basilares da cidadania.

16. No âmbito do objeto deste relatório, a verificação das condições de trabalho nos Seringais Valparaíso e Russas, em Cruzeiro do Sul, de propriedade, respectivamente, dos Srs. Manoel Batista Lopes e de Bertoldo Denis de Carvalho, proporcionou

a coleta de elementos que permitem delinear uma situação de exacerbada conflituosidade, derivada dos procedimentos adotados pelos seringalistas, na mobilização da força de trabalho, mediante o endividamento permanente, arrimado no controle rigoroso do fornecimento de viveres.

17. Visando obter uma avaliação do contexto das relações travadas entre o seringueiro e o seringalista nesta região, convidamos os representantes das entidades civis envolvidas com o trabalho no campo para, em audiência pública, sintetizarem seu posicionamento, o que resultou no Termo de Audiência às fls. 50/57, já aludido anteriormente. Cumpre-nos enfatizar as seguintes ponderações:

*"Entendem que, em termos de relações trabalhistas, os trabalhadores rurais e seringueiros vivem em situação análoga a de escravos, pois são os seringalistas que determinam todas as regras do trabalho, o volume da produção devida, os preços, as formas de pagamento, as dívidas, o que produzir e até o que os seringueiros podem consumir. Não há limite de horas de trabalho (um seringueiro trabalha em média 16 horas por dia), não há limite de idade (as crianças são forçadas a trabalhar a partir de 4 ou 5 anos de idade) e os idosos trabalham na coleta de seringa até que sua saúde física permita" ( fl. 56).*

18. Constatamos que nos Seringais Valparaiso e Russas a situação dos seringueiros é mais crítica, alinhando os fatos que denotam a violência praticada aos direitos básicos destes trabalhadores.

19. Com escopo de compreender as relações de trabalho e os mecanismos de submissão dos trabalhadores, convém descrever as rotinas de trabalho que permeiam o sistema de extração do látex.

20. Os seringais são constituídos por diversas "estradas", na trilha dos pés de seringa, com cerca de 1300 metros de extensão e contendo, em média, 150 árvores, cuja abertura compete aos seringueiros realizar. A extração do látex é sazonal, concentrando-se nos meses de maio a outubro. Denominam-se "colocação" os locais de moradia dos seringueiros, próximas às trilhas onde trabalham. "Barracão" é o local de comercialização de mantimentos mantido pelo seringalista, cujos produtos são objetos de troca pelas peças de borracha extraída. Típrocedimento configura o sistema de "aviamento", através do qual o seringueiro mantém uma espécie de conta aberta nos barracões dos seringalistas, visando ao pagamento pela compra da borracha.

21. Notadamente na região objeto deste relatório, adota-se a cobrança da "renda" pelo seringalista, a qual consiste em um pagamento efetuado pelo seringueiro, na ordem de 60 (sessenta quilos de borracha por ano), pela utilização das "estradas". O restante da produção é comprado pelo seringalista no sistema de aviamento, que estipula ao seu talante, os preços dos produtos à disposição do seringueiro. Nas regiões onde foi eliminada a "renda", a produção do seringueiro é comercializada diretamente com os chamados "regatões" ou "marreteiros", os quais transitam pelos seringais de barco transportando mercadorias.

22. A respeito do sistema de avamento, cumpre invocar a análise de JOSÉ FERNANDES DO RÉGO, na bem elaborada monografia "Elementos Gerais para Compreensão das Atuais Condições de Trabalho no Acre", cuja íntegra segue no ANEXO N° 05, nestes termos:

*"A relação de avamento realiza uma super exploração do trabalho do seringueiro. O seringalista adianta ao seringueiro os meios de trabalho e os bens necessários à sua subsistência, recebendo o pagamento em borracha. A borracha é entregue sempre por um preço abaixo do valor, enquanto os bens de subsistência são vendidos por preços acima do valor. Gera-se, assim, o endividamento reiterado do seringueiro, levando-o a despesar cada vez mais trabalho no intuito de livra-se da dívida, cumentando ainda mais a exploração.*

*O endividamento reiterado era acompanhado pela violência e por expedientes fraudulentos. As ameaças e os assassinatos por tentativas de evasão do seringal eram comuns. A fraude do peso da borracha, a indução da compra extra de bens futeis ou não essenciais, assim como a manipulação da conta corrente são fatos do cotidiano do seringal. Essa é, sem dúvida, uma forma de compulsoriedade do trabalho."* (destacamos).

23. No Seringal Valparaíso, em particular, o seringalista exige a celebração de um "Contrato de Arrendamento de Estradas de Seringueiras Nativas", conforme cópia à fl. 85, no qual são fixadas cláusulas regulando a exploração da borracha em seu domínio. Consta deste instrumento, a delimitação da área de extração (cl. 1a.), o prazo de vigência (cl. 2a), a estipulação da renda anual a ser paga (cl. 3a.), a obrigação em manter as mercadorias de subsistência no barracão (cl. 5a.) e, ainda, a proibição do "desvio" da borracha, enquanto não satisfeito o pagamento da renda ou o pagamento das mercadorias, podendo reavê-la independente de medida judicial (cl. 6a.).

24. Mediante esta avença, o seringalista visa afastar qualquer possibilidade de caracterização de vínculo empregatício com o seringueiro, louvando-se de instituto de natureza civil e da fixação de obrigações de índole comercial. Resulta evidente, de outra parte, o caráter leonino do contrato, na medida em que o proprietário detém a preferência na aquisição da borracha livre da renda, utilizando para tanto as mercadorias do "barracão", cujos preços, normalmente, são abusivos. Não há, pois, a livre circulação de moeda, sendo a prestação de trabalho apenas "bem de troca" por itens de subsistência. Note-se, ainda, que a expressiva maioria dos seringueiros é analfabeta, sequer disposta de documentos de identificação, o que acarreta a mera adesão aos propósitos do seringalista.

25. Focalizando os contornos da submissão do seringueiro, ALISON SUTTON assim pronunciou-se, "verbis":

*"Os donos dos seringais reivindicam exclusividade tanto na compra do produto (a borracha) como na venda de bens de consumo aos seringueiros. Além disso, o seringueiro é obrigado a*

*pagar renda em espécie pelas trilhas em que trabalha. As rendas são fixadas unilateralmente, sem contratação nem negociação coletiva. Como o dinheiro não muda de mãos, o seringueiro fica atado ao patrão, ainda mais quando há endividamento. Se as dívidas não forem saldadas, os pertences do seringueiro podem ser confiscados. Os seringueiros também podem ser expulsos por tentar vender borracha a outros compradores que não o dono do seringal" ( "in" "Trabalho escravo - Um elo na cadeia da modernização do Brasil de hoje", p. 77). (ANEXO N° 05)*

26. Por conveniente, reiteramos as palavras do seringueiro JOSÉ ÉLIO DA SILVA PINHO, de Valparaiso, que assim descreveu a situação vivenciada nesta localidade:

*"Disse que desde quando o sr. Manoel Batista Lopes assumiu a responsabilidade no seringal (no ano de 1985), que a situação dos trabalhadores é de miséria, pois são explorados, propriamente em regime de escravidão. Disse que é obrigado a adquirir gêneros alimentícios somente do aludido seringalista e que ele não dispõe, geralmente, de estoque para suprir as necessidades de todos os seringueiros; que o preço é bem mais alto do que em Cruzeiro do Sul, onde costuma ser mais caro em relação à capital; que é proibido de fazer roçados, exatamente para ficar dependendo só do seringalista; e que também é-lhe vedado a criação de animais e construção de canoas" (fl. 88).*

27. A depreciação das condições de vida no Seringal Valparaiso agravaram-se, ao nosso sentir, em decorrência da obtenção de uma série de medidas judiciais ilustradas às fls. 58/67, em sede de Interdito Proibitório, através do qual o Sr. Manoel Batista Lopes obteve a concessão de medida contra os seringueiros, com o escopo de obstar a instalação de Cooperativas, bem como a venda de mercadorias, produção e compra de borracha, dentro dos limites dos Seringais Valparaiso e Russas, com a cominação da multa (à época) de CR\$ 50 000.00 por dia, para o caso de transgressão. Posteriormente, em nova ação, obteve o seringalista aludido, em face do Sindicato dos Trabalhadores Rurais, do Conselho Nacional dos Seringueiros, da União das Nações Indígenas e o Centro de Defesa dos Direitos Humanos, a proibição da reunião na sede do seringal, sob pena de desobediência e multa, inviabilizando a discussão dos procedimentos a serem adotados frente aos efeitos da ação de interdito proibitório.

28. Tais provimentos judiciais tiveram o condão de manter isoladas as famílias do Valparaiso, privando-as do livre comércio com os "regatões" e, sobretudo, do direito à reunião no local de sua residência, vulnerando preceitos de índole constitucional, contidos nos inc. XVI e XVII, do art. 5º, da Lei Maior.

29. Cumpre-nos referir, neste particular, o Relatório sobre o "Terrorismo Medieval no Juruá", da lavra do Deputado Estadual do PC do B/AC Edvaldo Magalhães, que assim pronunciou-se, à guisa de conclusão: "

*"A ação de Interdito Proibitório consumava a dominação do seringalista Manoel Ribeiro Batista Lopes sobre dezenas de famílias famintas, doentes e analfabetas. E, mais grave, o seringalista se respaldava, agora, nas decisões da justiça. Legalizava-se, dessa forma, um indiscutível regime de escravidão contra os seringueiros dos seringais Valparaíso e Russas, no município de Cruzeiro do Sul, Estado do Acre." (ANEXO N° 04).*

30. De outra parte, a pactuação de contrato de arrendamento proporciona ao seringalista afastar as discussões sobre a posse das terras, não obstante existam famílias incorporadas às áreas há mais de trinta anos. Os seringueiros julgam-se justos posseiros das áreas, tendo o seringalista adquirido o direito de explorá-la mediante arrendamentos e subarrendamentos, à vista da absoluta desordem dominial que vigora no Acre (vide fl. 85). Via de consequência, verificamos que a relação de emprego nos seringais passa basicamente pela questão da posse e propriedade da terra, como afirmado pelas entidades civis ouvidas, posto que as relações impostas pelo seringalistas derivam da situação fundiária que concentrou a terra em poucos proprietários.

31. Relevamos de suma importância tal questão, na medida em que os seringueiros de Valparaíso e Russas, consoante abaixo-assinado incluso (ANEXO N° 01), solicitaram ao INCRA a desapropriação das respectivas áreas, ponderando o seguinte:

*"Nós, abaixo assinados, posseiros dos seringais RUSSAS e VALPARAÍSO, no município de Cruzeiro do Sul, diante da realidade que estamos vivendo, em regime de escravidão e ameaçados de morte, caso não sigamos as determinações dos seringalistas, de modo especial o sr. Manoel Lopes, vimos, respeitosamente solicitar que o INCRA proceda a imediata desapropriação dos referidos seringais e que seja ouvida a comunidade local para se definir qual a melhor forma de ocupação daquelas terras. Cruzeiro do Sul, 18 de março de 1994", (seguem 34 assinaturas).*

32. Em face deste documento, foi instaurado, no âmbito da Polícia Federal do Acre, inquérito policial visando investigar a prática do crime de plágio, tipificado no art. 149 do Código Penal, consoante Portaria constante do ANEXO N° 01.

33. As condições verificadas no presente Procedimento Investigatório, reproduzem o quadro fático cotejado em 1989 pela Procuradoria-Geral da República, no bojo do Inquérito Civil Público nº 01-Acre, no qual os Procuradores da República José Roberto F. Santoro e Carlos Eduardo O. Vasconcelos elaboraram circunstanciado relatório, coroando nove meses de investigações, inclusive no tocante às relações de trabalho, sobre as quais aduziram o seguinte:

*"No caso, é de se enfocar a tutela Penal (art. 149, do CP, decorrente de sujeição "a um relacionamento de serviço (gratuito*

*ou retribuído) diverso da livre locação ou da prestação devida de serviço" (Manzini, *Trattato di diritto penale*, v. 8, pag. 598), ocorrente em prática manifestamente ilegal, ou seja, a sujeição de pessoa a sistema de trabalho que lhe reduz à condição análoga a de escravo, pois na região em enfoque, a prática usual das relações de trabalho, forte no que tange ao sistema de remuneração, se faz em flagrante desatenção às normas legais acima citadas e com as características do trabalho forçado (escravo)" (ANEXO N° 03).*

34. Idêntica conclusão a respeito das condições vivenciadas pelos seringueiros obtiveram os pesquisadores da ONG Anti-Slavery Internacional (ASI), citada na obra já referida de ALISON SUTTON, tendo sido aduzido o seguinte:

*"No entanto, em 1992, quando a ASI visitou os seringueiros no Seringal Valparaíso, fora das reservas extrativistas, essas pessoas estavam submetidas a condição de servidão, e parece bastante possível que tais condições subsistam em algumas áreas ribeirinhas mais remotas do Acre, Amazonas e Amapá." (pág. 79) (ANEXO N° 05)*

Prossegue o Relatório da ASI:

*"Depois de vivenciar diretamente as condições na área e conversar com diversas pessoas, a ASI acredita que a servidão é comum entre os trabalhadores do Seringal Valparaíso. A ASI também pôde presenciar a maneira como a polícia e o judiciário locais perseguiam os seringueiros a matido dos seringalistas, fazendo pouco caso da lei" (pág. 81).*

35. Muito embora permeado do mais elevado espírito público, bem como fruto do empenho e da independência do ilustre Delegado Regional do Trabalho, Sr. Raimundo Vaz de Azevedo, ousamos, com a devida vénia, divergir, em parte, das conclusões deduzidas no "Relatório da Atividades da Inspeção do Trabalho nas Localidades dos Seringais Valparaíso e Russas" (fls. 121/130), notadamente quanto ao tópico que a seguir transcrevemos:

*"Não há relações de patrão e empregado verificada pela fiscalização realizada no local, não podendo por esta condição afirmarmos que exista trabalho escravo, entretanto, outras relações estão explícitas e legalizadas por instrumento contratual entre as partes, devidamente analisado e relatado por nós".*

36. Nesse diapasão, outrora, havia pronunciado-se a Policia Federal, no âmbito do inquérito promovido pela Procuradoria da República, anteriormente referido, cujo tópico do relatório foi citado na obra de ALISON SUTTON, "verbis"

*"Nós informamos que este "modus operandi" de transações comerciais é tradição na Amazônia, e mais especificamente no Acre, desde o século passado, quando o estado ainda pertencia à República da Bolívia" (op. cit. p. 81) (ANEXO Nº 05)*

37. Resulta inequívoco, pois, que ambas as manifestações sobre a conjuntura do Valparaíso e Russas derivam do apego à "tradição", aos costumes arraigados, enfim, à rotina de exploração secular a que vem sendo submetido o seringueiro. Sem a terra, sem usufruir do resultado de seu trabalho, submetido a toda sorte de moléstias tropicais, o seringueiro acreano está fadado a cumprir o destino do infortúnio até o final dos tempos...

38. A Carta Constitucional de 1988 consagrou a proteção aos direitos dos trabalhadores urbanos e rurais nos direitos sociais, desprezando a noção arcaica de restringir a tutela aos empregados e empregadores, porquanto o que deve presidir a aplicação dos direitos sociais são as relações de trabalho vivenciadas na realidade.

39. Embora o presente relatório, de caráter informativo, não seja a sede do aprofundamento dos contornos jurídico-laborais das relações em exame, entendemos pertinente invocar a lição da mais abalizada doutrina em torno dos efeitos derivados das relações de trabalho:

*"Acontece que o simples fato da prestação de trabalho subordinado, pela sua alta significação social e humana, não é, nem podia ser, indiferente ao direito do trabalho. Ainda que não exista contrato, ou que este seja nulo, daquela prestação de fato podem resultar consequências jurídicas. Mas nisto não vai nenhuma novidade e, neste sentido - da prestação de fato - é perfeitamente aceitável a noção de "relação de trabalho", que traduz, como notam RIVERO e SAVALLIER, uma manifestação da tendência do direito de fazer efeitos jurídicos das relações de fato." (ARNALDO SUSSEKIND, DÉLIO MARANHÃO E SEGADAS VIANNA, in Instituições de Direito do Trabalho, 9a. Ed., p. 207)*

40. Relevante, pois, cotejar no quadro fático a existência ou não da relação de trabalho, sem receio de afrontar tradições ou ferir costumes, porquanto a ninguém é dado olvidar as normas legais, especialmente quando versam sobre a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho, princípios fundamentais contidos no art. 1º da Constituição Federal.

41. Apenas para fins de argumentação, entendemos que o simples fato de o seringueiro "entregar" toda a sua produção exclusivamente a um seringalista - a título de permuta por mantimentos, o que corresponde à sua remuneração - o configura sob inteira dependência jurídica, razão porque é inadmissível tentar-se descharacterizar a relação de emprego, a nosso ver inafastável, a teor do art. 3º, da CLT.

42. Cumpre-nos ainda ressaltar que a Lei Maior assegura a proteção aos trabalhadores rurais, tais como os seringueiros, quando configurados os requisitos tipificadores do liame empregaticio, alinhados no art. 3º, consolidado. Em se tratando de trabalhadores submetidos ao jugo do dono da propriedade rural, da qual extrai resultados econômicos, configura-se - repetimos - a relação de trabalho. No tocante ao risco da atividade econômico, óbice invocado na relatório da DRT, o mesmo não pode ser atribuído ao seringueiro, porquanto não lhe é dado comercializar livremente seu produto, vinculado que está ao chamado "regulamento" do seringalista e às dívidas com o "barracão", como admitido nos depoimentos prestados pelos próprios seringalistas, Sr. Manoel Lopes e Sr. Bertoldo Dênis (fls. 146/166).

43. Ademais, os procedimentos adotados pelos seringalistas vulneram os termos da Convenção no. 95, da OIT, ratificada pelo Brasil em 25.04.57 (Decreto de Promulgação no. 47.721, de 25.06.57), que assim trata da hipótese fática em exame:

*"Art. 7 - 1. Quando em uma empresa forem instaladas lojas para vender mercadorias aos trabalhadores ou serviços a ela ligados e destinados a fazer-lhes fornecimentos, nenhuma pressão será exercida sobre os trabalhadores interessados para que eles façam uso dessas lojas ou serviços.*

*2. Quando o acesso a outras lojas ou serviços não for possível, a autoridade competente tomará medidas apropriadas no sentido de obter que as mercadorias sejam fornecidas a preços justos e razoáveis, ou que as obras ou serviços estabelecidos pelo empregador não sejam explorados com fins lucrativos, mas sim no interesse dos trabalhadores." (ARNALDO SUSSEKIND, in Direito Internacional do Trabalho, ed. São Paulo, p. 401).*

44. Afigura-se-nos, portanto, que há indicações significativas no sentido da configuração de relações de trabalho nos Seringais Valparaíso e Russas, camuflada pelos pactos de arrendamento. Tal relação erige-se radicada no sistema do avitamento, no qual a correlação entre o fornecimento da borracha e a contraprestação em gêneros de subsistência é, invariavelmente, desfavorável ao seringueiro, acarretando o endividamento permanente e, sobretudo, a servidão ao seringalista. Impõe-se ao órgão ministerial, com efeito, a adoção das providências necessárias à tutela dos interesses difusos dos trabalhadores seringueiros, aprofundando o exame das relações de trabalho peculiares a esta atividade de índole estritamente regional; mesmo porque tais relações haverão de ser perquiridas caso a caso.

### III.2 - DOS EXTRATIVISTAS DA MADEIRA

45. Consoante os dados fornecidos pelo pesquisador JOSE FERNANDES DO RÉGO, na obra já citada, há no Acre dezoito mil seringueiros ocupados no extrativismo vegetal, correspondendo a 11,3% da população economicamente ativa.

46. A situação de avitamento das relações de trabalho dos extrativistas de madeira no Acre foi examinada pelo Autor, com acuidade, neste termos:

"A situação dos chamados peões é de extrema exploração. São, em geral, contratados por intermediários empreiteiros de mão de obra, os chamados "gatos". O trabalho é temporário, tendo o seu pique na época das derrubadas. O salário gira em torno do salário mínimo para uma jornada de trabalho de 8 (oito) horas intensivas. As condições de trabalho são as mais penosas e o trabalho tem características de periculosidade e insalubridade. O trabalho consiste na broca da mata bruta, usando o terçado (facão) e na derrubada das árvores com motosserra. Os acidentes são freqüentes, não só por picadas de cobra, mas principalmente pelo esmagamento por árvores ou galhos de árvores. Grande parte desses trabalhadores mora nas cidades, tendo, portanto, de se deslocar para muito distante da família, por meses, para trabalhar, acampando em insalubres acampamentos cobertos de lona. Para esses trabalhadores não há qualquer proteção das leis trabalhistas. Não têm carteira profissional nem contrato de trabalho. Há freqüentes queixas de coação e de maus tratos. Enfim, trata-se de empregos, absolutamente precários, e com, características 'semi-escravas'. (pág. 6 ANEXO N° 05).

47. Prossegue, ainda, no tocante às ameaças sofridas por estes trabalhadores pelo grandes proprietários de terra e de empresas madeireiras:

"O caso mais conhecido é o de Sena Madureira, no Iaco, onde madeireiras provocaram uma grande devastação para retirada ilegal de madeiras nobres, especialmente o mogno. O fato foi denunciado por Padre Paolino, pároco daquele município, que sofreu por este motivo seguidas ameaças de morte." (pág. 07, ANEXO N° 05).

48. O delineamento fático deduzido pelo Autor antes referido não dissente dos fatos coletados na presente investigação. Muito embora o período em que realizamos a diligência em Sena Madureira (mês de dezembro), não seja a época própria para verificação do trabalho extrativista, porquanto a derrubada é realizada entre os meses de março a julho, constatamos a procedência das denúncias.

49. Resultou evidenciado que a modalidade prevalente para a contratação de 'mão-de-obra' consiste no aliciamento através de "gatos". São recrutados desprovidos de qualquer especialização no manuseio de moto-serra, o que lhes sujeita à toda sorte de infortúnios, inclusive, a morte. Os alvos dos aliciadores, notadamente, são os seringueiros, ante o seu conhecimento das espécies de árvores e dos caminhos da floresta. Percebem por unidade de árvore identificada ou derrubada, cedendo sua força de trabalho ao melhor preço, vigorando, ainda, o sistema do "aviamento", através do qual o pagamento é realizado por troca de mercadorias no comércio do madeireiro.

50. Há, entretanto, trabalhadores permanentes, com a situação regularizada, especialmente na atividade do transporte rodoviário das toras. Para as tarefas de identificação das árvores, denominada "empicamento", derrubada e roçado, são utilizados os trabalhadores aliciados pelos "gatos", inclusive em outros estados e países (Bolívia, Peru e Paraguai).

51. Consoante delineado no depoimento do Diretor do IMAC, às fls. 73/75, as fases do extrativismo da madeira ensejam com o "empicamento" das árvores, segue com a abertura de estradas e trilhas de arrasto, o corte das espécies de maior interesse comercial, especialmente o mogno, cedro e a cerejeira, o transporte para as serrarias e, por fim, a queima dos resíduos. Nesta rotina, como referido, apenas o transporte é realizado por empregados das madeireiras, restando as demais atividades para a execução dos trabalhadores recrutados.

52. Enfatizamos as palavras do Sr. Antonio Batista da Silva, conhecido como "Chuimbinho", Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Industriários do Acre, que descreveu as condições a que são submetidos os integrantes de sua categoria na atividade extrativista, abordando a utilização do trabalho de menores no transporte de toras:

*"Que a derrubada das árvores é efetivada mediante a utilização de trabalho forçado, independentemente de registro de empregado, com jornada excessiva de trabalho, pois a remuneração é procedida por produção, com a utilização de moto-serras, sem a devida qualificação profissional e proteção adequada, o que já provocou cerca de 40 mortes no corrente ano, conforme registros na Delegacia Regional do Trabalho".*

*(omissis)*

*"Que também existe o transporte via fluvial, com a utilização de trabalho de menores, os quais se constituem em verdadeiros "cavaleiros de toras", igualmente sem registro, sem a menor proteção e durante excessiva jornada de trabalho; Que este transporte fluvial com a participação dos menores ocorre nos meses de dezembro a abril, com a cheia dos rios." (fls. 76/77).*

53. Como se percebe, a atividade extrativista, embora de expressiva repercussão econômica, frente à valorização internacional das madeiras nobres, repousa no trato informal, ou seja, as empresas madeireiras valem-se das condições geo-sociais da região para arregimentarem mão-de-obra à margem das normas de tutela do trabalho subordinado. Vale ressaltar que a atividade é sazonal, porém permanente, nada justificando a pactuação de empreitadas com os trabalhadores.

54. No pólo principal da atividade extrativista, o município de Sena.

Madureira/AC, onde há expressiva reserva da espécies nobres de árvores, confirmamos, "in loco", as informações pertinentes às relações de trabalho neste setor, com o auxílio do Padre Paolino Baldassari, que prestou valiosa contribuição ao desvendar o quadro de profundas contradições e mazelas a permear a vida daqueles trabalhadores, como já relatado.

55. Na inspeção conjunta com o Delegado Regional do Trabalho e o Superintendente do INCRA, comparecemos a maior madeireira do Município, denominada "Madeireira Lucena", onde constatamos a prática de inúmeras infrações trabalhistas. Consoante se depreende do Termo de Diligência, às fls. 107/108, trabalhadores com longa contratualidade não são registrados, nem percebem os direitos sociais mínimos. Semelhante situação ocorre na outra madeireira inspecionada, de propriedade de Mariete Pereira dos Santos, sendo verificada a contumaz denegação do direito ao gozo de férias.

56. Evidentemente, a vulneração dos direitos trabalhistas constitui a rotina da região, tanto aos trabalhadores permanentes quanto em face dos sazonais, impondo-se a intervenção rigorosa dos órgãos fiscalizadores no sentido de combinar tais práticas com as sanções pertinentes. Nesta ordem, cumpre à DRT e ao INSS envidar esforços no sentido de coibir as infrações, compelindo os renitentes fraudadores ao cumprimento de suas obrigações legais, obrigando o registro de empregados, a utilização de EPI's, e demais obrigações trabalhistas e previdenciárias, e evitando a enorme evasão de receita.

57. Destacamos, ainda, o importante procedimento adotado pela Superintendência da Polícia Federal no Acre, à vista de denúncias de trabalho degradante nas atividades extrativistas nos Municípios de Sena Madureira e Assis Brasil (ANEXO N° 01). As denúncias versaram a inobservância de "elementares princípios de direitos humanos, como segurança, conforto, saúde, higiene, alimentação e salário justo". Com efeito, o Superintendente instaurou Inquérito Policial (no âmbito de sua atuação) e solicitou aos fiscais da DRT, IBAMA e IMAC a procederem às investigações de desmate e exploração de madeira, o que denota o empenho em erradicar a prática de aviltamento das relações de trabalho, por consequência.

58. De outra parte, mister que os direitos sociais dos extrativistas sejam resguardados, especialmente no tocante ao registro profissional e às condições de segurança, mesmo que sejam complexas as possibilidades de fiscalização, ante as características da região. Nesta ordem, considerando que a atividade extrativista de madeira está condicionada por imposição legal, à autorização do IBAMA, órgão encarregado de velar pela preservação do meio ambiente, é possível efetuar por esta vertente um controle sobre as grandes madeireiras, no tocante à mão-de-obra utilizada.

60. Urge, portanto, sejam implementadas medidas pelo IBAMA de rigoroso controle sobre as derrubadas clandestinas, onde ocorrem a superexploração do trabalhador. Como medida de enfrentamento frontal às infrações trabalhistas, impõe-se a adoção da exigência de comprovação do cumprimento da legislação trabalhista pelos madeireiros, para se autorizar as derrubadas. Assim, ao nosso ver, evitar-se-ia a perpetuação da prática de depreciação das relações de trabalho, afastando, em ilação, as vias ilícitas do aliciamento.

61. A nosso juízo, então, evidenciado o trabalho em condições

análogas à de escravo. E não se diga que "trabalho escravo" é apenas aquele que pressupõe o uso de açoite e da privação da liberdade.

62. Verifica-se o trabalho em condições degradantes na simples submissão de alguém a outrem, quando da exploração de mão-de-obra, independentemente da atividade. Daí porque consideramos oportuna a juntada do Projeto de Lei nº 929/95, que define como crimes, condutas que favorecem ou configuram trabalho forçado e escravo (fls. 168/175).

63. Finalizando nossa análise constatamos que há estudos - de indiscutível relevância - de trabalho no Estado do Acre; que já foram instaurados vários inquéritos policiais e, inclusive, inquérito civil pela Procuradoria da República, mas que na prática, os trabalhadores daquela região, que laboram com a extração da seringa e da madeira, permanecem à margem da tutela do ordenamento jurídico pátrio e olvidados pelo Poder Público, o que nos impõe concluir pela efetiva atuação do Ministério Público do Trabalho, na forma a seguir proposta.

## V - CONCLUSÕES:

À vista de todo o exposto, os Procuradores do Trabalho signatários, submetem o presente relatório à apreciação do Excelentíssimo Procurador-Geral do Trabalho, Dr. Jeferson Luis Pereira Coelho, propondo o seguinte:

1. Ante a configuração de relação de trabalho na atividade de extração do látex, para fabricação da borracha (art. 3º da CLT), e uma série de irregularidades detectadas no curso do procedimento Investigatório, com a desatenção de direitos elementares do ser humano trabalhador e prática de atos que reduzem os obreiros à condição de escravo, que seja ajuizada, perante a Junta de Conciliação e Julgamento de Cruzeiro do Sul, AÇÃO CIVIL PÚBLICA (arts. 129, III, da CF/88; 6º, VII, d, e 83, III, da Lei Complementar nº 75/93; e 2º e 3º da Lei nº 7.347/85), em face dos seringalistas já identificados (Manoel Batista Lopes e Bertoldo Dênis de Carvalho), porquanto desrespeitados os direitos sociais garantidos constitucionalmente; há de ser afastada a prática de constrangimento e agressões aos trabalhadores, para que seja extirpada a modalidade de pagamento pelo sistema de avíamento; e há de ser respeitada a liberdade de sindicalização, com livre fiscalização, consagrada nos arts. 8º e 11 da Carta Magna;
2. Seja instaurado INQUÉRITO CIVIL PÚBLICO, a fim de identificar quais os demais seringalistas que exploram ilegalmente a mão-de-obra dos seringueiros e praticam as infrações detectadas no curso do procedimento investigatório, adotando-se, ao fim, as medidas cabíveis;

3. No que pertine à extração da madeira, seja instaurado INQUÉRITO CÍVIL PÚBLICO, no período de inicio das derrubadas, especialmente na região de Sena Madureira, de modo a identificar as empresas que exploram a atividade econômica do extrativismo, bem como apurar as condições de trabalho dos extrativistas, adotando-se, ao final, as medidas pertinentes.

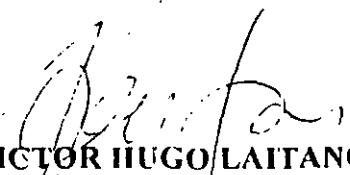
4. Seja oficiado ao Ministério Público Federal, com a remessa de cópia do presente procedimento investigatório, para a adoção das medidas a seu cargo e apuração de responsabilidades;

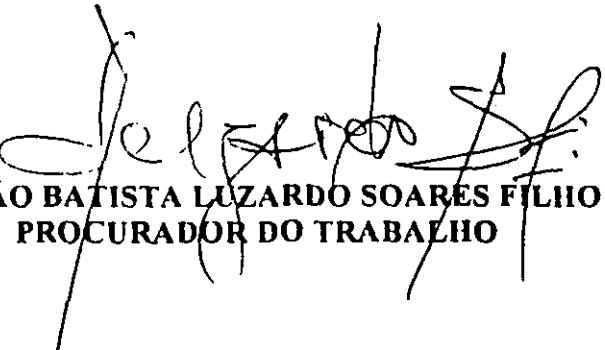
5. Em virtude da inexistência de Procuradoria Regional do Trabalho no Estado do Acre, seja designado Procurador do Trabalho da 14a. Região (Rondônia) para atuar naquele Estado, no campo da defesa dos interesses sociais coletivos e difusos, afeitos à área trabalhista, com a utilização da estrutura da Procuradoria da República local, que, aliás, na pessoa de seu Procurador-Chefe, coloca-se a inteira disposição;

6. Seja oficiada a Presidência do IBAMA, com a remessa deste relatório, com o escopo de RECOMENDAR a observância, nos procedimentos de autorização de derrubadas de árvores no Estado do Acre, da exigência de comprovação do cumprimento das obrigações trabalhistas dos trabalhadores extrativistas;

7. Sejam oficiados a DRT e o INSS do Acre, requisitando que estes órgãos promovam inspeções fiscais nas empresas madeireiras de Sena Madureira e Região, com o objetivo de verificar o cumprimento das normas de natureza trabalhista e previdenciária (mesmo porque evidente a evasão de receita), aplicando-se as penalidades cabíveis às infrações constatadas;

Brasília-DF, 20 de dezembro de 1995

  
VÍCTOR HUGO LAITANO  
PROCURADOR DO TRABALHO

  
JOÃO BATISTA LUZARDO SOARES FILHO  
PROCURADOR DO TRABALHO

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Concedo a palavra ao nobre Senador Jonas Pinheiro.

**O SR. JONAS PINHEIRO** (PFL-MT. Pronuncia o seguinte discurso.) - Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, a Lei nº 7.803, de 18 de julho de 1989, alterando dispositivos da Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965, que trata do Controle do Meio Ambiente - Código Florestal, estabelece no seu art. 2º que: "Aplica-se às áreas de cerrado, a reserva legal de 20% (vinte por cento) para todos os efeitos legais".

Assim, segundo a legislação, nas propriedades localizadas em áreas de cerrado, não será permitido o corte raso da vegetação em, no mínimo, 20% (vinte por cento) da sua superfície, com o objetivo de assegurar a reserva legal.

Entretanto, Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, a Portaria nº 48, de 10 de julho de 1995, do Presidente do Ibama, estabeleceu, em seu art. 21, que: "Enquanto não for estabelecido o zoneamento ecológico-econômico para uso alternativo do solo, a exploração a corte raso nos estados abrangidos pela Bacia Amazônica, só será permitida desde que o proprietário mantenha uma área de reserva legal de no mínimo 50% (cinquenta por cento) da cobertura arbórea de cada propriedade".

Sem dúvida, a Portaria nº 48, de 10 de julho de 1995, ao definir a reserva legal em, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) "nos Estados abrangidos pela Bacia Amazônica" considerou esse limite de maneira genérica, desconsiderando a existência, nesses Estados, de áreas de cerrado, onde a reserva legal deve ser de 20% (vinte por cento), segundo dispõe a Lei nº 7.803, de 18 de julho de 1989.

Dessa maneira, o limite para a manutenção da cobertura arbórea nas áreas de cerrado foi igualado ao da Bacia Amazônica, quando essas áreas apresentam características absolutamente distintas entre si, isto é, a região de mata e a região de cerrado.

Sr. Presidente, ao limitar-se o aproveitamento das áreas de cerrado em 50% (cinquenta por cento), gerou-se uma comprometedora situação nessas áreas, por restringir-se o seu aproveitamento agrícola e o desenvolvimento das atividades produtivas.

Como consequência, diversos projetos agropecuários, beneficiários de financiamentos bancários ou incentivos fiscais, localizados em áreas de cerrado, sobretudo nos Estados de Mato Grosso e Tocantins, estão sendo prejudicados por essa exigência imposta pela Portaria nº 48, de 10 de julho de 1995, do Presidente do Ibama.

Por outro lado, há que se considerar que essa restrição à exploração agrícola dos cerrados provo-

ca uma "pressão" sobre as áreas com coberturas vegetais mais densas, como as de floresta. Isso porque o uso mais intensivo dos cerrados inibe a ocupação e a derrubada de florestas, onde os reflexos ecológicos são mais complexos.

Há, ainda, a considerar, que a cobertura vegetal artificial, com as tecnologias disponíveis e comprovadas - geradas, principalmente, pela Embrapa -, apresenta maior valor que a cobertura vegetal natural e assegura o equilíbrio ambiental necessário.

Em suma, Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, o Presidente do Ibama, ao editar a Portaria nº 48, de 10 de julho de 1995, exorbitou o seu nível de competência, ao definir parâmetros que diferem do estabelecido no disposto legal maior, que é a Lei nº 7.803, de 15 de julho de 1989.

Assim, amparado no art. 49, inciso V da Constituição e no art. 213, alínea b, do Regimento Interno do Senado Federal, apresentei nesta Casa o Projeto de Decreto Legislativo com o objetivo de sustar a aplicação do disposto no art. 21, da Portaria nº 48, de 10 de julho de 1995, do Presidente do Ibama.

Ao dar ciência aos meus pares desta Casa desse Projeto de Decreto Legislativo, apelo para que tenha o apoio de todos, para que o Congresso Nacional, dentro de suas funções constitucionais, possa corrigir essa lamentável e prejudicial distorção, imposta pela Portaria nº 48, de 10 de julho de 1995, do Presidente do Ibama, possibilitando, assim, que as áreas de cerrado voltem a manter uma reserva legal de 20% (vinte por cento), conforme preceitua a Lei nº 7.803, de 18 de julho de 1989 e conforme foi historicamente adotado.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Não há mais oradores inscritos.

A Sra Senadora Benedita da Silva enviou discurso à Mesa para ser publicado na forma do disposto no art. 203 do Regimento Interno.

S. Exª será atendida.

**A SRA. BENEDITA DA SILVA** (PT-RJ) - Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, as modernas teorias que abordam a questão do Estado democrático consideram o orçamento como o mais importante instrumento político-administrativo. A partir dele, pode-se vislumbrar as políticas econômicas e sociais, as intenções de crescimento e desenvolvimento enfim, a própria filosofia de atuação do governo. É o orçamento que define diretrizes e prioridades em termos de alocação dos recursos, oriundos dos impostos pagos pelos contribuintes.

Todavia, de nada adianta um bom orçamento se não houver um adequado sistema de acompanhamento de sua execução, com vistas a evitar a ocorrência de irregularidades, desmandos e desvios. Tamanho é o risco de que isso aconteça que é forçoso o questionamento sobre o atual modelo em que se desenvolve o processo orçamentário no país, desde a sua concepção até a sua fiscalização e controle da execução.

O relativamente recente episódio da CPMI do Orçamento da União, quando foram detectados uma série de irregularidades, desvios e corrupção, demonstrou que o atual modelo, envolvendo todo o processo orçamentário, está a merecer uma atenção especial no sentido de que seja reformulado à luz da razão, da ética e da modernidade político-administrativa.

Neste sentido, o Partido dos Trabalhadores tem uma grande contribuição a oferecer. Refiro-me à experiência dos governos democráticos populares do PT, onde o orçamento participativo vem sendo uma realidade.

O orçamento participativo, adotado pelas administrações do PT, abriu um novo caminho para a gestão dos recursos públicos, quando a população decide, diretamente, onde e como o governo deve aplicar as verbas destinadas a investimentos.

O governo democrático do PT assegura, com isso, a cada cidadão, a plena participação no governo em todas as etapas do processo orçamentário, possibilitando o controle total dos gastos públicos pela comunidade, garantindo o exercício da democracia, da cidadania, oportunizando, efetivamente, uma melhor qualidade de vida para toda a população.

Dentre as exitosas experiências já concretizadas do orçamento participativo, as prefeituras e governos do Estado, sob a administração do Partido dos Trabalhadores, vem desenvolvendo uma política verdadeiramente democrática no sentido de que a comunidade participa ativamente no destino dos investimentos e gastos do dinheiro público, acompanhando todo o processo orçamentário, o que garante a lisura e o efetivo investimento onde a comunidade determina.

O orçamento participativo representa um avanço concreto e irreversível na democracia brasileira, que marca uma nova maneira de governar, promovendo a participação popular direta na administração pública e o resgate da cidadania.

Muito Obrigada!

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar os trabalhos.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Suplicy) - Está encerrada a sessão.

*(Levanta-se a sessão às 16h27min.)*

## COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

**27ª Reunião, (extraordinária) realizada em 12 de dezembro de 1995.**

Às dez horas e trinta minutos do dia doze de dezembro de mil novecentos e noventa e cinco, na sala de reuniões da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência em exercício, do Senhor Senador Arlindo Porto, presentes os Senhores Senadores Gérson Camata, Fernando Bezerra, José Roberto Arruda, José Eduardo Dutra, Waldeck Ornelas, Romeu Tuma, Ney Suassuna, Jonas Pinheiro, José Alves, Geraldo Melo, Emilia Fernandes, Carlos Bezerra, Carlos Patrocínio e Osmar Dias reúne-se a Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura. Deixam de comparecer os Senhores Senadores Nabor Junior, Mauro Miranda, Onofre Quinn, Marluce Pinto, José Agripino, Romero Jucá, Freitas Neto, Vilson Kleinubing, Elcio Alvares, José Ignácio Ferreira, Lúdio Coelho, Lucídio Portela, Sebastião Rocha, Ademir Andrade e Roberto Freire. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. O Senhor Presidente dá conhecimento aos membros da Comissão que, se encontra no recinto o Presidente da Rede Ferroviária Federal - R.F.F.S.A., Dr. Isaac Popoutchi, que fará exposição sobre o modelo de desestatização da Rede, com ênfase no programa de investimentos a ser incluído nos editais de privatização, especialmente na área de negócios do Centro-Leste, conforme requerimento de convocação aprovado por esta Comissão. Passa-se a leitura dos oradores inscritos, observando a Presidência os preceitos regimentais que regularão tal interpelação. Inicia-se nesta fase a explanação do Senhor Isaac Popoutchi, que na oportunidade defende o modelo de privatização a ser adotado pela Rede Ferroviária Federal, especialmente na área de negócios do Centro-Leste. Ressalta dentre outros objetivos, o programa de investimentos a ser incluído nos editais de privatização e a consequente agilidade no setor ferroviário brasileiro. Encerrada a exposição, a Presidência passa para fase de interpelação, quando fazem uso da palavra os Senhores Senadores José

Roberto Arruda, Waldeck Ornelas, Gérson Camata e Emilia Fernandes que tecem considerações a respeito dos assuntos abordados. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião ás doze horas, lavrando eu, Celso Antony Parente, Secretário da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e publicada juntamente com as notas taquigráficas. – Senador **Arlindo Porto**, Presidente em exercício.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Havendo número regimental declaro aberta a reunião.

As Srs e Srs. Senadores que estiverem de acordo com a dispensa da leitura da Ata, da reunião anterior, permaneçam sentados. (Pausa.)

Aprovada.

Esclareço aos Srs. Senadores que a pauta de hoje consta de um só item, o requerimento de autoria do Sr. Senador Waldeck Ornelas, convocando o Sr. Presidente da Rede Ferroviária Federal, Dr. Isaac Popoutchi para prestar informações a respeito do modelo de desestatização da Rede, com ênfase no programa de investimento a ser incluído nos editais de privatização, especialmente na área de negócios do Centro-Leste.

O Sr. Presidente, terá meia hora para a sua exposição; abrir-se-á a fase de interpelação pelos Srs. Senadores inscritos, dentro do assunto tratado, dispondo o interpelante, de cinco minutos, assegurado igual prazo para a resposta do interpelado, após o que poderá este ser contraditado pelo prazo máximo de dois minutos, concedendo-se ao Sr. Presidente para a réplica.

Aproveitamos a oportunidade para, em nome do Presidente da Comissão, Senador José Agripino Maia, agradecer a presença do Presidente, destacando que o Senador José Agripino se encontra fora de Brasília, mas solicitou-nos, na condição de seu vice, que desse as boas-vindas ao Presidente, agradecendo pela atenção da sua presença.

Concedo a palavra ao Dr. Isaac Popoutchi.

**O SR. ISAAC POPOUTCHI** - Sr. Presidente da Comissão de Infra-Estrutura, Senador Arlindo Porto, Srs e Srs. Senadores, senhoras e senhores, inicialmente, quero agradecer ao Senador Waldeck Ornelas por essa convocação, que significa uma possibilidade de trazer a esta Casa o debate sobre o processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal, inédito no País, que difere dos demais processos de privatização que têm ocorrido no País. Não se trata da venda de ativos, da venda de ações ao setor privado, e, sim, a remontagem institucional do setor

ferroviário brasileiro e a busca de parceiros privados, através da concessão e do arrendamento dos ativos da Rede para que o País, novamente, possa ter sua infra-estrutura ferroviária desenvolvida e para que ele possa fazer frente ao desenvolvimento econômico, especialmente naqueles setores onde a ferrovia é indispensável: no setor mineral, na abertura e desenvolvimento de fronteiras agrícolas e todas as atividades voltadas à exportação.

Vou me valer de algumas transparências para ilustrar. Inicialmente, falarei rapidamente sobre o processo da ferrovia no Brasil; o que é a Rede Ferroviária, até hoje, e o que se pretende num futuro próximo.

Gosto de mostrar esse quadro porque ele ilustra algumas coisas interessantes, ele mostra os diversos modelos de gestão sobre as quais a ferrovia brasileira já passou. E é muito interessante; ele mostra que as ferrovias brasileiras nasceram privadas, ainda no tempo do Império, subsidiadas, de forma que pudessem ter facilidades de implantação e de crescimento.

No País, já chegamos a ter quase quarenta mil quilômetros de ferrovias. Hoje, temos pouco mais de vinte e dois mil quilômetros. Desde os tempos iniciais até o presente momento, as ferrovias já passaram sob diversas formas de gestão.

Nasceram privadas, muitas delas com o capital estrangeiro. Posteriormente, no início da República iniciou-se o processo de estatização; foram nacionalizadas, mas, isoladamente, estiveram dispersas durante muito tempo, convivendo ainda, com algumas empresas privadas. E, em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal que agrupou cerca de dezoito ferrovias nacionalizadas e que formaram o que é hoje a mais extensa Rede Ferroviária brasileira. Já chegamos a ter, no passado, mais de cinqüenta empresas ferroviárias distintas operando no País.

Esse mapa mostra a estrutura ferroviária brasileira. Em preto são as ferrovias da Rede. Em branco são as ferrovias operadas por uma empresa paulista, a Fepasa, que formam uma espécie de vazio no nosso mapa, na interligação Norte-Sul. Em amarelo temos os projetos em desenvolvimento - a Ferrovia Norte-Sul, a Transnordestina -, alguns em andamento, outros paralisados, e as ferrovias operadas pela Companhia Vale do Rio Doce, que são as estradas de ferro Carajás e Vitória-Minas.

Esse outro quadro é bastante interessante, pois ilustra a repartição modal do transporte de cargas no País. Do total das cargas transportadas, anualmente, apenas 21% delas são feitas por ferro-

via. Destes 21%, apenas 7% o são, pela Rede Ferroviária Federal; 2% pela Fepasa e os 12% restantes são transportados pela Companhia Vale do Rio Doce que é o transporte de minério.

Portanto, existe um mercado extremamente grande no País onde a ferrovia pode e deve atuar e captar cargas. A dimensão brasileira é uma dimensão em que a ferrovia é indispensável para o transporte adequado de mercadorias, de produtos agrícolas, de insumos minerais e, também, insumos agrícolas de baixo custo. Temos longas distâncias até as áreas portuárias e, portanto, a ferrovia é o modo mais adequado.

Infelizmente, hoje, a Rede transporta apenas 7% dessa demanda e não transporta mais porque não possui capacidade; não tem oferta para poder fazer esse transporte.

A Rede é uma empresa em que mais de 96% do seu capital é controlado pela União: pequenos acionistas, o BNDES é pequena as participações dos Estados e Municípios decorrentes do processo de formação da Rede. Hoje, a malha é de cerca de vinte e dois mil quilômetros; temos cerca de mil e quatrocentas locomotivas, trinta e sete mil vagões. Esse quadro de empregados já está atualizado. Somos, hoje, trinta e nove mil e duzentos servidores com uma receita anual da ordem US\$900 milhões. Atendemos a dezenove Estados brasileiros e transportamos oitenta e seis milhões de toneladas/ano.

A Rede opera por intermédio de uma Administração-Geral, com sede no Rio de Janeiro e de doze Superintendências Regionais. A décima segunda corresponde à sede em S. Luiz; a décima primeira à sede em Fortaleza; a primeira corresponde à sede em Recife; a sétima à sede em Salvador; a segunda à sede em Belo Horizonte; a oitava à sede em Campos; a terceira e a quarta são as duas únicas Superintendências que operam com bitola larga, de 1,60m; a terceira corresponde à sede em Juiz de Fora; a quarta à sede em São Paulo; a décima à sede em Bauru; a quinta à sede em Curitiba-PR; a sexta corresponde à sede em Porto Alegre; a nona é uma pequena ferrovia carvoeira, a antiga Estrada de Ferro Teresa Cristina com sede em Tubarão.

Hoje, os principais mercados da Rede são produtos de granéis, agrícolas, minerais, siderúrgicos, insumos e produtos acabados, agricultura, fertilizantes, construção civil, cimento e abastecimento de combustível derivados de petróleo que, hoje, representa uma receita importante, bastante significativa da empresa.

O quadro a seguir mostra a participação no volume de transportes de cada um desses produtos sendo que o minério de ferro representa 28,5% da receita da empresa, seguido de derivados de petróleo, de farelos, forragens com 6,8% e assim os demais produtos.

Esse quadro exibe o esforço feito no âmbito da empresa, nos últimos anos, para que a sua produção pudesse ser mantida estabilizada. A respeito dos últimos anos, vou mostrar um quadro logo a seguir, que exibe um processo inverso que é a queda dos investimentos. Apesar disso, a empresa conseguiu atingir um patamar de produtividade bastante significativo próximo dos noventa milhões de toneladas/ano e tem buscado manter essa produção, ao longo desses anos, apesar da queda de investimento que se tem verificado nos últimos anos.

Esse quadro mostra o inverso que são os ganhos de produtividade da empresa. Em 1957, a Rede Ferroviária Federal tinha cerca de cento e sessenta mil empregados quando foi formada. Em 1980, tínhamos noventa mil servidores e, iniciamos o ano de 1995, com quarenta e quatro mil e quinhentos; estamos hoje com trinta e nove mil e duzentos empregados. Esse é um dado importante e extremamente relevante para que se possa entender a questão da ferrovia no Brasil. Dos R\$900 milhões, que é o faturamento anual da rede, esta consome entre R\$650 e R\$700 milhões com a folha de pessoal. Temos mais R\$120 e R\$150 milhões, aproximadamente, que são outros custos fixos, que não podem ser comprimidos, que são os custos de combustíveis. Portanto, sobra muito pouco para novos investimentos, expansão ou para a própria manutenção do sistema.

A rede tem tido, historicamente, um déficit da ordem de US\$200 a US\$300 milhões/ano. É quase que um prejuízo de US\$1 milhão de dólares por dia. Esse prejuízo tem sido praticamente financiado pelo não recolhimento de encargos sociais e tributos, que acabam montando aproximadamente US\$300 milhões.

Ao longo deste ano, foi feito um esforço muito grande para que a empresa pudesse apresentar um certo equilíbrio e uma redução no seu enorme déficit. Estamos conseguindo isso e ele está sendo reduzido; estima-se que será mantido, até o final do ano, em torno de US\$200 milhões. Assim, inferior, aos US\$300 e US\$350 milhões que se estimavam no início deste ano.

Houve um descolamento, a partir de 80/90, muito grande entre a receita da empresa e as despesas. Praticamente a empresa vinha administra-

do, até hoje, sua folha de pessoal, que se torna, cada vez mais, crescente.

Comparados aos indicadores internacionais e na avaliação que tem sido feita no processo de desestatização, estima-se que serão necessários, ou que os futuros concessionários tenham capacidade de absorção, de não mais de 22 a 23 mil empregados. Isso significa que, somente nesta redução e nos ganhos de produtividade possível, a empresa pode reverter o seu quadro de déficit, passando a ter superávit.

Na administração geral, tínhamos até pouco tempo algo em torno de 1.300 empregados. Confesso que não tinha a mais vaga idéia do que eles faziam. Iniciamos um programa de incentivo ao desligamento. Hoje temos pouco mais de 700 empregados. Para esses, é possível dar um pouco de trabalho ao longo desse processo de desestatização e que esse núcleo mínimo possa nos ajudar.

O fato é que a ferrovia, por herança e por processos anteriores, planos de cargos e salários às vezes equivocados, por exemplo, temos em uma operação simples, hoje, em algumas estações: o nosso maquinista está impedido de sair do trem. Ele pára o trem na estação e fica dentro da locomotiva, o chefe da estação entrega a ele uma boleta autorizando...; depois, um outro empregado vai fazer a manobra da via. Não é demérito nenhum, pois o maquinista poderia descer do trem, e ele mesmo se autorizar - tirar do fax a sua autorização, percorreria uns 50 metros, movia a chave e iria embora. Apenas um empregado faria o que hoje fazem três. Isso, em turnos, acaba gerando uma estrutura extremamente inchada e onerosa para a empresa.

Qual é a situação atual da Rede?

Temos um efetivo de pessoal superior às nossas necessidades. Temos as nossas unidades operacionais com uma visão regional de mercado. Isso é um viés, porque a própria cultura ferroviária acabou fazendo com que a empresa tivesse uma visão estreita de produção. Precisamos transportar, e há uma visão muito limitada, porque devia participar ativamente do mercado.

A ferrovia hoje está inserida no mercado competitivo, transporta e compete com as cargas do setor rodoviário. Não somos uma empresa monopolista, pelo contrário. E a postura das empresas em nossas áreas comerciais era extremamente cômoda. Para que se tenha uma idéia, na administração geral, com 1.300 empregados, tínhamos apenas 2 dedicados à área comercial. Portanto, não poderíamos faturar mais, nem termos uma agressividade maior.

O negócio ferroviário hoje não é mais um negócio da ferrovia. O que nosso cliente hoje deseja é fazer com que seu produto saía da sua unidade de produção e chegue ao cliente da forma mais econômica, mais rápida, mais eficiente. Nós fazemos apenas uma parte do serviço. Temos até dificuldade em operar de outra forma. As próprias amarras que as empresas públicas vivem hoje trazem essa dificuldade.

Por exemplo, se temos de contratar uma ponta rodoviária para fazer uma entrega de um determinado produto da nossa estação até o cliente, temos de fazer uma licitação. São dois meses. Assim a soja, o café, o que quer que seja, já foi há muito tempo de caminhão e não espera a ferrovia, pois não temos agilidade.

O processo de desestatização vai fazer com que se dê um salto qualitativo extremamente importante para o transporte brasileiro.

Outros aspectos: temos ativos importantíssimos. A Rede - não destaquei no quadro anterior - é a empresa de maior valor de ativos entre as empresas estatais brasileiras. Temos quase US\$19 bilhões de ativos. Maior que Petrobrás, maior que Vale do Rio Doce.

E esses ativos, hoje, não são explorados, não são utilizados de maneira conveniente. Em todas as cidades brasileiras temos pátios, áreas centrais que hoje são núcleos da cidade. O Senador Arlindo Porto conhece bem. Em Belo Horizonte, por exemplo, temos uma minifazenda no horto florestal. É uma área fantástica no centro de Belo Horizonte que vale milhões e hoje está subutilizada. E isso ocorre na Bahia, no Sul, enfim, em outros Estados, ou seja, temos áreas valiosíssimas que não são utilizadas e que deveriam ser-las a fim de que pudéssemos ter receitas não operacionais.

Basicamente, o fato de termos sempre despesas superiores às receitas trouxe, ao longo do ano, um processo de degradação, pois não podemos fazer a manutenção nos padrões desejados, acabando por fazer com que algumas linhas se degradem, com que tenhamos perda de material rodante, assim por diante. Com isso, a nossa capacidade produtiva passa a ser constante ou, em alguns casos, menor do que a desejada.

Diante desse quadro, dessa dificuldade, há a constatação que, de fato, temos hoje uma empresa no Governo que presta serviços no mercado competitivo. A Rede Ferroviária é monopolista em apenas alguns segmentos, alguns transportes específicos; nos demais, compete com outros meios de transporte, ou seja, compete com o transporte por cabotá-

gem, com o transporte rodoviário. Não temos, efetivamente, mais capacidade de gerir, de reinvestir, de reaplicar.

O modelo estabelecido, evidentemente, é o da desestatização, da busca de parceria com o setor privado. Como é que esse modelo está sendo proposto? Ele foi desenvolvido através de consultores contratados pelo BNDES há cerca de três anos, quando a Rede entrou no PND em 1991. E, em discussão com os técnicos da Rede, chegou-se a esse modelo que aí está exposto.

A Rede Ferroviária será privatizada não de uma maneira una, mas será dividida em seis malhas regionais. Será feita uma transferência mediante licitação da concessão. E corresponderá a essa concessão o arrendamento dos bens dos ativos da Rede correspondentes a cada uma das malhas regionais.

Haverá toda uma reestruturação do setor ferroviário. A Rede Ferroviária era praticamente um misto de poder concedente com empresa operadora, ou seja, tinha uma espécie de delegação da União para operar e cuidar da ferrovia brasileira. Na medida em que vamos ter novas empresas concessionárias no mercado, que vão se juntar à Fepasa, que também se encontra num processo de privatização, a Vale do Rio Doce que também se encontra no processo de privatização, vamos passar a ter um novo conjunto de empresas ferroviárias que vão operar no País.

Portanto, precisamos de um novo modelo institucional, precisamos de um novo regulamento de operações para podermos normatizar, reduzir custos e tornar mais ágil essa operação. Precisam ser estabelecidos os direitos de passagem de um operador na malha do outro. Por exemplo, vou citar o caso do Mercosul: as mercadorias têm origem no interior de São Paulo e até mesmo no Rio de Janeiro e, para chegarem ao seu destino, vão passar por três ou quatro empresas operadoras diferentes. Sendo assim, é necessário haver uma regulamentação, uma estrutura capaz de estabelecer tarifas adequadas e de gerir os problemas que venham a ocorrer nesse processo.

O que se está buscando agora é um novo modelo ferroviário brasileiro. E essa reestruturação será objeto de um projeto de lei que o Ministério dos Transportes deve encaminhar ao Presidente da República no início do ano que vem, para que seja enviado ao Congresso e venha a ser debatido nesta Casa.

Está se pretendendo a criação de um órgão arbitral, ou melhor, um órgão judicante, que seria um

tribunal de pequenas causas que atuaria exatamente para dirimir eventuais conflitos entre concessionários, ou seja, concessionário com concessionário, concessionário com cliente, com usuário e com o poder concedente. Seria uma comissão que se está se chamando, hoje, de Cofer.

A Rede Ferroviária deverá permanecer com algumas responsabilidades. Iremos transferir aos futuros concessionários apenas os ativos operacionais; os ativos não operacionais permanecerão com a Rede Ferroviária. Muitas vezes, como é o caso das oficinas do hortoforestal, eles podem significar negócios dentro do negócio ou negócios até mais valiosos do que o negócio ferroviário. Portanto, têm que ser separados, de sorte que venham a ter uma utilização mais adequada e possam ser liberados para urbanização ou para outros níveis de empreendimentos que tragam retorno.

Um aspecto interessante precisa ser ressaltado: a Rede Ferroviária foi criada em 1957, portanto, no Governo Juscelino, quando o País estava retomando um processo de desenvolvimento econômico, baseado num novo processo de industrialização, e no momento em que o Brasil precisava de uma nova ferrovia.

O momento é muito próximo, muito parecido. Com o Plano Real, o País ingressa num novo ciclo de desenvolvimento econômico e, portanto, precisa de uma ferrovia ágil, produtiva e eficiente, que possa ser capaz de reduzir custos de frete, de tarifas e reduzir o chamado custo Brasil.

A Rede foi criada em 1957 e acumulou passivos imensos. Com as sucessivas crises, já que naquela época a Rede administrava também o subúrbio, houve a separação dos trens do subúrbio, em 1984, com a criação da CBTU. A Rede ficou, pois, com seu negócio principal, que deveria ser lucrativo, e então foi saneada. Naquele momento, ela teve as suas contas quitadas e assumidas pela União. Passados 10 anos, acumulou cerca de US\$2,5 bilhões de passivos novamente. Esse é o passivo contabilizado da empresa hoje.

A idéia que se tem sobre a administração desses ativos não operacionais é no sentido de que eles sejam capazes de vir a amortizar e reduzir o passivo que a Rede tem com a própria União.

Esse é um resumo do modelo de privatização adotado. A União é o poder concedente através do Ministério dos Transportes; o Departamento Nacional de Transportes Ferroviários, órgão regulamentador ligado ao Ministério dos Transportes, vai fazer toda a regulamentação, controle e fiscalização; O

Cofer, um órgão judicante, é exatamente esse órgão arbitral. Pretende-se, também, fomentar a criação de um órgão de apoio nos moldes da AR americana, que é uma organização que dá o apoio logístico a todas as empresas ferroviárias. Vale lembrar que nos Estados Unidos operam mais de 500 empresas ferroviárias privadas, sendo esse o órgão que dá o apoio, o suporte, ou seja, é um órgão privado, gerido pelo conjunto das ferrovias e que dá apoio a essa operação.

Quanto à RFFSA, está-se debatendo se deve permanecer como tal ou se deve ser extinta, para criar-se uma nova empresa, talvez mais sã, pois se retirariam dela os passivos, deixando-a com alguns ativos, a fim de que possam ser melhor operacionalizados, de sorte a poder trazer receita, gerar um fundo de financiamento ao próprio setor ou vir a amortizar as dívidas que a empresa tem.

Hoje, por exemplo, estamos impedidos de alienar qualquer bem porque não temos o CND, que é o Certificado de Não-Débito com o INSS, Imposto de Renda. Não podemos alienar, não podemos vender sequer um imóvel para quitarmos, inclusive, as nossas dívidas.

Este é o modelo futuro com as novas malhas, as novas empresas regionais: o Sistema Nordeste, que abrange a SRs 12.11.1, que é São Luís, Fortaleza e Recife; o Sistema Centro-Leste, que abrange a SR 278, portanto, Belo Horizonte, Campos, Salvador, englobando o Estado de Sergipe, ambos os sistemas em bitola estreita; depois, o sistema de bitola larga, abrangendo a SR-3 e a SR-4, que é o Sistema Sudeste; o Sistema Bauru, pois ela é uma ferrovia isolada das demais, vinculando-se à Fepasa, ou seja, liga-se à malha da Fepasa; o Sistema Sul, pegando a 5 e a 6; e o sistema isolado, o Sistema Tubarão, que também está sendo considerado uma malha isolada. Esse é o novo modelo estabelecido.

A Rede está se preparando para que esse modelo dê certo. A mais recente experiência foi o caso argentino, onde esse processo se deu de uma maneira muito mais rápida, talvez até pelas condições econômicas pelas quais passava a Argentina naquele momento, mas com alguns erros que estamos procurando evitar.

Algumas das ferrovias que foram privatizadas acabaram entrando num processo de sucateamento, até de degradação absoluta, durante o processo de privatização, e pararam. Algumas delas levaram mais de 2 anos para voltar a operar. Quer dizer: o País não pode se dar a esse luxo.

Então, estamos tomando todas as precauções, todas as providências para que o processo se desenvolva dentro de absoluta tranquilidade, da forma mais conveniente possível, e que a produção seja mantida, no mínimo; e aumentada, se possível, já que temos sempre uma demanda reprimida.

Estamos buscando um processo, e, para que o déficit possa ser reduzido, fizemos uma redução de custos bastante significativa. Renegociamos todos os contratos, impusemos um contingenciamento orçamentário este ano, com reflexos positivos. Conseguimos reduzir o déficit previsto para este ano, de mais de US\$300 milhões. Estamos buscando aumentar a nossa receita com a renegociação dos contratos, eliminação de descontos indevidos. Com isso, a cada mês que passa, temos aumentado significativamente o nosso faturamento. Estamos analisando e separando os ativos operacionais dos não-operacionais para aqueles que precisam ser preservados e aqueles que vão ser arrendados aos concessionários.

Estamos negociando junto ao Banco Mundial um pacote de financiamento que terá como um de seus objetivos promover essa redução de pessoal antes do processo de privatização se concretizar para cada uma das malhas. Acredito que esse seja o segredo da rentabilidade.

O que interessa ao País é que essas novas empresas que venham a ser criadas sejam sadias. Não se pretende transferir passivo algum. Essas empresas receberão os ativos, receberão os contratos operacionais e parte dos empregados por sucessão trabalhista - aqueles empregados que o concessionário dimensione e julgue adequados à sua operação.

Esse financiamento está em fase final de negociação e é de US\$500 milhões. Somente a redução de pessoal está sendo estimada em torno de US\$350 milhões.

Esse quadro mostra o potencial de cada uma das malhas e o significado econômico de cada uma delas. O sistema Sudeste é a malha mais importante, é o sistema mais rentável hoje nas mãos da Rede. Trata-se de uma ferrovia de primeiro mundo, equivalente às ferrovias de classe I americanas e canadenses. É uma ferrovia de carga pesada, com uma extensão de 1.600 quilômetros, com quase 400 locomotivas, quase 12 mil vagões. Ela tem hoje uma receita operacional, um faturamento, de 313 milhões, com um volume de 20 bilhões de TKU - tonelada quilômetro útil, uma medida de transporte de produção.

A demanda potencial para os próximos 6 anos, estimada para o ano 2002, praticamente dobra a produção atual. Existe demanda de sobra nesse trecho.

Um dado interessante é que essa ferrovia está a mais ou menos 400, 500 metros da Via Dutra, que transporta anualmente cerca de 40 milhões de toneladas. E a nossa ferrovia, que passa ao lado, transporta apenas 1 milhão de toneladas - faz a ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo, as duas maiores metrópoles brasileiras e com um volume de transporte tão baixo. Essa ferrovia tem uma demanda, um mercado potencial gigantesco.

Nesse período, estamos falarido de sairmos de 313 milhões e irmos para uma receita operacional de quase 500 milhões. Portanto, trata-se de um crescimento da ordem de 70, 80%, num horizonte muito curto. Isso raciocinando com cabeças conservadoras, cabeças ferroviárias. É claro que essa empresa na mão do setor privado, operando como uma empresa de logística, seguramente, será uma das empresas mais fortes e das mais lucrativas no País.

O Sistema Sul também é significativo. Peço desculpas, pois há um equívoco nesse quadro: na última linha, em vez de 207, são 307 milhões. Trata-se de uma malha com cerca de quase 7 mil quilômetros de extensão; tem 376 locomotivas; um faturamento hoje da ordem de US\$200 milhões, com uma produção de 9 bilhões de TKU. Possui uma demanda potencial quase três vezes a atual. A estrada de ferro hoje está inserida no celeiro brasileiro, nos Estados de Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e tem uma demanda potencial muito grande. E estima-se que ela praticamente também quase que dobre nos próximos 6 anos - passe de US\$198 para US\$307 milhões.

O Sistema Nordeste talvez venha a ser um dos mais complexos no processo de privatização, porque apresenta hoje uma malha deteriorada, apesar de extremamente importante e bem localizada geograficamente, mas que tem um volume pequeno de cargas transportadas. Ela tem hoje um faturamento de US\$25 milhões e estima-se que, durante 6 anos, venha também a quase dobrar, passando para US\$37 milhões.

O Sistema Tubarão é um sistema pequeno, com um potencial muito grande também - praticamente dobra. Acho que sai de US\$6 para quase US\$11 milhões.

E, finalmente, duas malhas já estão aprovadas pelo CND e já estão sendo licitadas. O edital da Malha Oeste foi publicado no dia 30 de novembro, com preço mínimo de R\$51 milhões. Ela tem cerca de

1.600 quilômetros, 88 locomotivas, uma receita operacional de R\$39 milhões e um volume de R\$2 bilhões de TKUs. Estima-se que, nos próximos 6 anos, ela venha a dobrar a sua produção, passando a ter uma receita, no sexto ano, de R\$86 milhões, portanto, mais do que o dobro da sua receita atual.

É importante ressaltar que essa Superintendência, hoje, traz à Rede um prejuízo de R\$20 milhões anuais. A sua receita é da ordem de R\$39 milhões e a sua despesa está na casa dos R\$58 milhões. Portanto, o déficit é de cerca de R\$20 milhões.

O que se pretende com o processo de desestatização é não só sustar esse processo de sangria e de prejuízos constantes, mas fazer com que o sistema, efetivamente, cresça, cumpra o seu papel e passe a gerar lucros. Essa é a estimativa feita por técnicos e consultores do Banco. É uma superintendência que tem todas as condições de ser uma malha rentável. Assim, a expectativa é que ela dobre e tenha um preço mínimo bastante elevado.

A malha do Centro-Leste é uma das mais importantes do País. Faz toda a ligação do cerrado, do setor produtivo de Minas Gerais, faz a vinculação do polo petroquímico de Camaçari, vai ao Porto de Aratu. Por intermédio da Companhia Vale do Rio Doce, chega também ao Porto de Vitória e ao Porto do Rio de Janeiro. Ela junta os Estados de Sergipe, Bahia, Minas Gerais e Espírito Santo. Talvez, em termos de extensão, seja a maior malha - são 7.200 quilômetros, 399 locomotivas; tem uma receita operacional de cerca de R\$176 milhões e transporta 7 bilhões de TKUs. A expectativa é de que praticamente dobre, também, nos próximos 6 anos. Não será capaz de atender a toda essa demanda - a demanda potencial dessa região é da ordem de 26 bilhões de TKUs. Estima-se que, no sexto ano, ela tenha uma receita de R\$350 milhões.

Nesses casos, estão relacionados os investimentos mínimos previstos para que possam ocorrer no prazo de concessão. O período de concessão é de 30 anos, renováveis por mais 30 anos. Houve uma discussão muito grande no âmbito do Ministério, do BNDES, da própria Rede, de como deveríamos estabelecer o programa de investimentos, que obras deveríamos estabelecer, que ações deveriam ser feitas pelo concessionário. E optamos por não fazê-lo, até pelo insucesso de outras privatizações que ocorreram onde o Poder Público se julgou capaz de, nos mínimos detalhes, estabelecer o tipo de investimento que o operador privado deveria fazer.

Em ferrovia, a ação é um pouco diferente, talvez, de outros segmentos de infra-estrutura. O ope-

rador, para buscar a produtividade, pode investir de diversas maneiras: apenas na via permanente, apenas em sinalização e informática e na compra de novas locomotivas e vagões. Enfim, ele tem uma variedade possível de decisões para que possa obter resultados muito semelhantes. Deixou-se, portanto, ao operador privado a sua capacidade de decisão onde ele julgava que teria o melhor resultado em termos de investimento. Estabeleceram-se parâmetros que deverão ser obedecidos e serão fiscalizados pelo poder concedente. Tais parâmetros devem obrigar necessariamente à realização dos investimentos para que venham a ser atingidos. Por exemplo, tanto no caso da Malha Oeste, quanto da Centro-Leste, um dos parâmetros obrigatórios é o de que o concessionário faça crescer a sua produção cerca de 10% ao ano, praticamente dobrando essa produção em cinco anos.

Esse é um parâmetro estabelecido e para o qual ele terá que investir obrigatoriamente, seja na recuperação de material rodante, seja na via. Enfim, em qualquer um desses sistemas que mencionei.

Outro parâmetro associado diz respeito à segurança. Ele deverá, simultaneamente ao aumento da produção, reduzir o número de acidentes já detectados também na razão de 10% ao ano.

A combinação desses dois parâmetros obriga a investimentos aí mensurados no período inicial e ao longo da concessão. Para que ele atinja essa produção e, portanto, atinja essa receita, obrigatoriamente terá que realizar esses investimentos.

Espera-se que a oferta do sistema ferroviário dobre nos próximos cinco ou seis anos. Espera-se a modernização do setor, ou seja, que a ferrovia passe a contribuir efetivamente para o desenvolvimento econômico brasileiro, transportando a baixo custo nossos produtos, a fim de que estes sejam cada vez mais competitivos. Espera-se também sejam estabelecidas estruturas de logística no transporte de maneira geral para que este seja mais econômico e haja relação entre o transporte e a intermodalidade - entre o transporte rodoviário, a ferrovia, o porto, o serviço de cabotagem ou até a navegação de longo percurso, visando reduzir efetivamente o valor dos fretes tornando os nossos produtos cada vez mais competitivos no mercado internacional.

Com o aumento natural da eficiência da produtividade passará a haver incrémento do transporte intermodal. Os sistemas decisórios devem ser ágeis, eficientes, para que tenhamos nos próximos anos novo modelo ferroviário.

O processo de privatização começou de fato com a publicação, no dia 30 de novembro, do primeiro edital, que prevê leilão em 5 de março na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro.

O segundo edital da malha Centro-Leste, cujo preço mínimo já foi aprovado pelo CNT, no valor de R\$270 milhões, deverá ser publicado nos primeiros meses de 1996. Conseqüentemente, o leilão será 60 dias após.

A minha expectativa, bem como o desejo do Ministério, é a de que até o final de 1996 toda a rede ferroviária tenha sido transferida a novos concessionários.

Sr. Presidente, peço que me perdoe, uma vez que avancei um pouco no tempo.

Coloco-me à disposição para o debate.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Concedo a palavra ao nobre Senador José Roberto Arruda.

**O SR. JOSÉ ROBERTO ARRUDA** - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Em primeiro lugar quero parabenizar o Dr. Isaac pela exposição.

No Congresso Nacional, muitas vezes fazemos perguntas pelo prazer da introdução. Quando temos consciência disso, evitamos fazê-lo, mas hoje estou pedindo desculpas por abrir uma exceção para mim mesmo por uma razão: sou filho de ferroviário. Meu pai foi guarda-freio da estrada de ferro em Minas Gerais durante 43 anos, 6 meses e 18 dias sem faltar, sequer, um dia ao serviço, como ele se orgulhava de dizer.

Nascemos, meus irmãos e eu, numa casa de turma. Para os que não conhecem ferrovia explico: casa de turma é onde vivem aqueles que prestam socorro em casos de acidentes. São aquelas casinhas construídas pela Rede Ferroviária na frente da estação.

Lembro-me que na minha infância em minha casa não havia relógio de parede. Controlávamos o tempo pelo apito do trem sistematicamente.

**O SR. GERSON CAMATA** - (Intervenção fora do microfone.)

**O SR. JOSÉ ROBERTO ARRUDA** - Até certa época, Senador Gerson Camata. Depois houve um fato interessante: ali a rede se chamava RMV - Rede Mineira de Viação. Depois de certa época lembro-me de que o nome popular passou a ser "ruim, mas vai" em virtude dos sistemáticos atrasos.

Talvez em decorrência da emoção, sou aficionado pelo sistema ferroviário. O Brasil, por todas as razões, é um país que tem todas as condições potenciais para desenvolver seu transporte ferroviário,

que se tornará básico para um modelo de desenvolvimento. Clodomir Vianna Moog(\*) foi brilhante quando escreveu "Bandeirantes e Pioneiros" para mostrar isso.

Fico perplexo ao ver o que acontece em Brasília. Brinco sempre dizendo que se não houvesse uma ferrovia ligando Brasília ao porto de Vitória, provavelmente nossa geração faria um grande abaiox-assinado para construí-la, porque ela é fundamental para o desenvolvimento do Centro-Oeste, bem como para o transporte dos grãos produzidos nessa região.

Como já existe a ferrovia, esquecemos de usá-la. Operamos com trens de carga preguiçosos, semanais. Enfim, a utilização dessa ferrovia é muita reduzida. Assim deixamos de aproveitar um investimento fantástico já feito.

No primeiro contato com esse plano que V. S<sup>a</sup> expõe, fico extremamente otimista. Entretanto assalta-me uma grande dúvida. Penso que o Senador Waldeck Ornelas, em seguida, falará com mais propriedade sobre o assunto. Na verdade a história do transporte ferroviário registra que, em determinados instantes, o Estado participa desse investimento, responsabilizando-se por ele exatamente por ser o investimento ferroviário básico para o desenvolvimento desejável. Porém, inicialmente a ferrovia não tem rentabilidade necessária para que o setor privado se responsabilize por ela, como é caso específico do Centro-Oeste brasileiro, que levará de 10 a 15 anos para tornar-se rentável.

Nesse modelo, não sei o que seria feito para que o setor privado se responsabilizasse por 80% da malha ferroviária. V. S<sup>a</sup> menciona um ajuste para que a ferrovia se torne rentável. Livre das responsabilidades onde o transporte já é rentável, o setor público poderá continuar investindo em regiões onde esse tipo de transporte seria fundamental para embasar novo modelo de desenvolvimento.

**O SR. ISAAC POPOUTCHI** - A idéia é que a desestatização abranja a empresa Rede Ferroviária Federal e os sistemas que são hoje operados, portanto, que já têm mercado e podem se tornar rentáveis.

A União permanece, como poder concedente, com responsabilidade pelo desenvolvimento. Assim como em outros setores, o Estado poderá bancar a expansão, a criação de novas ferrovias. Quando elas se tornarem rentáveis, abrirá mão das concessões, quer dizer, fará licitações para novas concessões. Está-se estudando agora o caso da ferrovia Pirapora-Unaf, em cuja implantação a Companhia Vale do Rio Doce tem interesse.

Hoje alguns Estados têm tido essa preocupação. Por exemplo, o Estado do Paraná construiu uma ferrovia, a Ferroeste. O Governo de Santa Catarina está pretendendo também construir uma ferrovia transversal. O Governo de Pernambuco também tem tido preocupações nesse sentido.

Os próprios governos estaduais ou a União poderão permanecer como provedor, como investidor, onde, do ponto de vista estratégico, essas ferrovias forem necessárias. Vou dar um exemplo, a Valec - empresa encarregada da construção da linha Norte-Sul poderá permanecer, apesar de estar no PND - talvez seja uma das empresas que deva permanecer até a consecução da obra, uma vez que é uma ferrovia com papel estratégico para o desenvolvimento brasileiro.

Outras ferrovias que abrirão fronteiras agrícolas talvez permaneçam sob a responsabilidade da União. O processo hoje é no sentido de tirar a responsabilidade de ser operador, não de provedor da infra-estrutura. O Governo Federal é incompetente para operar efetivamente e já tem demonstrado isso ao longo dos anos.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Concedo a palavra ao Senador Waldeck Ornelas, autor do requerimento.

**O SR. WALDECK ORNELAS** - Sr. Presidente Isaac Popoutchi, a convocação de V. S<sup>a</sup> é muito natural, não só por ser esta a Comissão de Infra-Estrutura, mas também porque ter decorrido fundamentalmente do fato de esta Comissão fazer emendas, seja ao Plano Plurianual, seja ao Orçamento anual. Tive oportunidade de ser relator na Comissão e confesso que tive dificuldades até com os colegas, inclusive com os Senadores Arlindo Porto e Gerson Camata. Há uma preocupação muito grande em destinar recursos para a infra-estrutura ferroviária na área Centro-Leste, razão pela qual até foi destacada.

Argumentei na ocasião, ao rejeitar as emendas de S. Ex<sup>as</sup>, que, em face do processo de concessão operacional da malha da Rede Ferroviária, não nos cabia alocar recursos orçamentários para novos investimentos. Então a Comissão julgou conveniente a vinda de V. S<sup>a</sup> aqui para até ver se estávamos incorrendo em equívoco ou não. Preciso trazer essa questão à baila.

Gostaria de fazer duas observações a respeito da sua exposição. Primeira, impressionou-me profundamente saber que, tendo o modal ferroviário participação de 21% no sistema nacional de transportes, a rede ferroviária nacional tenha uma participação de apenas um terço desse volume, 7%, fica a

Vale do Rio Doce, no caso, com 12% do volume transportado. Isso mostra que, efetivamente, a Rede não teve uma prioridade ao longo da sua existência.

O segundo aspecto é o imobilismo do setor público. O que V. S<sup>a</sup> mostrou com relação à redução do excedente de pessoal, ao longo do tempo - e ainda hoje temos excedente - mostra que, efetivamente, a política de concessão que agora vai ser adotada é de fundamental importância para que se tenha a viabilidade desse modal de transportes. O que vimos é que a desmobilização do pessoal se deu de modo vegetativo, por decurso de prazo e não em função de qualquer ação administrativa ou executiva.

Mas eu teria algumas preocupações específicas. Uma questão que considero fundamental é essa de como assegurar a prioridade dos investimentos, o que tem preocupado muito os Senadores aqui, nesta Comissão. V. S<sup>a</sup> situou que isso deverá ser feito via ganhos de produtividade, com indicadores que deverão ser observados.

O crescimento de 10% ao ano constituirá motivo para perda de concessão, a não-obtenção dessas metas? Isso me parece um ponto fundamental. Qual a punição estabelecida para o não-cumprimento dessas metas?

Quando falo nas prioridades de investimento, existem duas vertentes que precisam ser consideradas. De um lado, é preciso melhoramentos nas redes existentes. Eu situaria alguns exemplos: no caso da ligação Norte-Sul do País a variantes do Paraguaçu, um dos indicadores seria a redução dos acidentes. O trecho entre Cachoeira e São Félix é um dos recordistas de acidentes de descarrilamento, além do grave transtorno que causa nas duas cidades o seccionamento do trem, com um prejuízo muito grande de rentabilidade. Esse é um investimento que me parece fundamental, até porque é a única ligação Norte-Sul do Brasil existente em termos ferroviários.

A segunda vertente seria o escoamento das cargas do oeste da Bahia, onde se tem trabalhado muito a idéia da hidrovia, que envolveria, por exemplo, a modernização do trecho Juazeiro-Alagoinhas-Salvador. Provavelmente, V. S<sup>a</sup> vai ter oportunidade de aprofundar essa discussão segunda-feira próxima, em Salvador, num seminário de que vai participar.

A outra vertente está ligada exatamente a iniciativas como essa a que V. S<sup>a</sup> se referiu, referente ao trecho Pirapora-Unai. Um particular, uma outra empresa, no caso, a Vale do Rio Doce, está interessada na implantação de um trecho. Ora, esse trecho busca - vou fazer um pouco de especulação aqui

mais para provocar do que para contestar - pegar a carga nas proximidades de Brasília, e, em sendo implantado pela Vale, não estará nas mãos do concessionário que explorará o trecho já existente que vem até Brasília.

Passemos agora ao segundo aspecto a que V. S<sup>a</sup> se referiu, que é a questão do risco de sucateamento de trechos, *vis-à-vis* programa de investimentos.

Que cautelas são essas que estão sendo adotadas para evitar o sucateamento de trechos ou a desmobilização, a paralisação, a interrupção da operação, pelo menos temporária, enquanto se arrumam os trechos de melhor rentabilidade?

Essa questão é particularmente preocupante - e tenho sentido isso - em relação à Bancada nordestina, face à Regional Nordeste, sobre cuja viabilidade, altamente problemática, já ouvi algumas opiniões no sentido de que se deveria partir até para um modelo pouco singular, buscando algumas variações em torno do modelo, de modo a possibilitar que esse trecho venha a ser objeto de interesse por particulares na sua operação. Evitar o sucateamento parece-me uma questão fundamental.

No caso do corredor Centro-Leste, há uma preocupação muito grande com os trechos que vêm para Brasília buscar a carga do cerrado, e com os trechos que vão para a Bahia. No caso do Estado da Bahia, inicialmente, havia uma idéia de seccionar o Estado, uma parte para o Nordeste e outra para o Centro-Leste, melhor dizendo. Entendo que, efetivamente, a solução adotada foi a mais adequada. Sabe-se que o *filet mignon* é o trecho Belo Horizonte-Vitória, e há uma preocupação muito grande quanto aos outros segmentos. A Ferronorte, por exemplo, não está indo para Uberlândia, Uberaba, não está vindo para o Triângulo Mineiro; ela priorizou a sua ida para São Paulo com o Governo Federal fazendo um investimento elevado, e o Governo do Estado de São Paulo, naquela ponte interestadual entre São Paulo e Mato Grosso, quando se articulasse com o Triângulo Mineiro. Estar-se-ia, inclusive, induzindo uma certa desconcentração da economia nacional e fortalecendo os Portos de Vitória e Sepetiba, no caso, ao invés de Santos e Paranaguá, na outra opção.

Na visão estratégica da desconcentração da economia nacional, o sistema de transporte cumpre um rol importante. Nesse sentido, outro aspecto abordado pelo Senador José Roberto Arruda diz respeito à ampliação física da Rede Ferroviária. O programa de investimentos inclui melhoramentos, con-

dições operacionais. Mas com que se ficará a responsabilidade de ampliar? Temos um exemplo da Vale em relação a Pirapora-Unaí. Os contratos já asseguram que, necessariamente, haverá integração? Os concessionários são obrigados a incorporar esses novos trechos? Como é que tudo se ajusta? São pontos que, para V. S<sup>a</sup> podem estar claros, mas não para nós, Senadores. Daí a necessidade de maiores esclarecimentos.

Já se encontra em tramitação na Câmara dos Deputados a proposta de lei do novo sistema nacional de viação, que reduz não apenas a malha rodoviária, mas também a ferroviária. Eu tomaria um caso dramático em relação ao meu Estado, a Bahia. No Plano Nacional de Viação de '73, previa-se uma ferrovia de Brumado até o Porto de Campinho, que, aliás, foi construído e nunca operou, está lá abandonado. Eu não posso conceber portos sem ferrovias na retaguarda. No novo Plano Nacional de Viação, não consta nenhuma ferrovia que dê acesso ao Porto de Ilhéus. Ao citar Ilhéus, não estou fazendo bairrismo, mas apenas tomando o exemplo que conheço, mas vale para todos os portos do País o raciocínio. Se fosse assim, como se daria esse processo? Quem será o poder concedente das ferrovias? A União ou a Rede? Creio que permanece a União. Mas, se não se contemplam no Plano Nacional de Viação determinados trechos, evidentemente que o particular poderá, no futuro, vir a querer implantar um trecho em função da sua viabilidade econômica. Sabemos que nessas áreas onde é necessário o incremento da economia, o particular vai ficar discutindo o que vem primeiro, se o ovo ou a galinha, se deve crescer a economia para, depois, implantar infra-estrutura. O Estado faria o inverso: poria infra-estrutura para atrair o crescimento da economia. Esse me parece um problema que não é bem da competência da Rede. Para nós, Senadores, é particularmente importante que haja uma definição a esse respeito. à Rede Ferroviária, em seu novo papel, deveria ficar a incumbência de, ao se desfazer daqueles ativos não operacionais, não apenas quitasse o seu passivo, mas implantasse novos trechos que pudessem vir a ser operados pelos concessionários.

Essa é uma sugestão que eu já deixaria aos Srs. Senadores e a V. S<sup>a</sup>

É estranho que a Rede, pelo fato de estar em processo de privatização, não possa se desfazer dos seus ativos não operacionais. O Conselho Nacional de Desestatização poderia autorizar isso e, com isso, anteciparia o saneamento da velha empresa, não segurando ainda mais essa questão.

Finalmente, um ponto que V. S<sup>a</sup> levantou, que me parece relevante - mais para despertar a atenção dos Senadores do que sua - é a necessidade de que o Congresso aprove a legislação que institui o agente intermodal de transportes. O projeto que V. S<sup>a</sup> citou, de que deve haver um trecho rodoviário para a soja, encontra-se tramitando lentamente na Câmara dos Deputados há mais ou menos três anos.

É preciso uma atenção muito grande com esse tipo de medida inovadora, para assegurar que, efetivamente, todo esse processo tenha o resultado econômico e social que se deseja.

Eram essas as minhas observações.

**O SR. ISAAC POPOUTCHI** - Na verdade, V. Ex<sup>a</sup> deu quase uma aula aqui. Penso que as suas preocupações são muito pertinentes. Esqueci de mencionar que todo o processo de privatização se iniciou com um trecho menor da Rede, um trecho isolado, hoje, de menor impacto, para que se pudesse apreender, fazendo.

Creio que todas essas questões ainda fermentam. Eu diria que algumas delas já estão praticamente fechadas, definidas e outras ainda são motivo de preocupação. Teremos, ao longo do próximo ano, inclusive com a discussão do projeto de lei que normatizará todo o setor, de deixar isso bastante claro.

No contrato de concessão para esse primeiro trecho, fica estabelecido que o não-cumprimento das metas operacionais implica, efetivamente, a perda da concessão. Isso é direto, quer dizer, nenhum concessionário pode aventurar-se nesse processo.

Até por natureza e dever de ofício, o concessionário tem uma tendência "predadora", ou seja, buscará maximizar tudo que puder tirar da infra-estrutura. É natural que isso ocorra. Então, o poder concedente precisa ser fortalecido, para que possa ter o poder de controle e ação sobre o concessionário. Assim, a perda da concessão se dará pelo não-cumprimento desses parâmetros.

A mudança do regulamento de operação é para fazer com que haja um intercâmbio entre as ferrovias de uma maneira muito adequada. Por exemplo, hoje a Rede Ferroviária tem um sistema chamado Sigo, que controla os vagões e as locomotivas em toda a nossa malha. Sabemos exatamente, em tempo real, a posição de um vagão que teve origem em Porto Alegre e se dirige para São Paulo.

Na medida em que haja operadores privados, um órgão deverá dar todo esse apoio, quer dizer, herdará o sistema de que hoje está de posse a Rede, qual seja, o Sigo. Tem-se em mente a criação

da Associação Brasileira Ferroviária, que dará todo o apoio e desenvolvimento ao setor.

Temos de nos modernizar. V. Ex<sup>as</sup>s sabem que até pouco tempo atrás existiam fronteiras entre as ferrovias. A Rede Ferroviária, ao adentrar a Fepasa, trocava a locomotiva e a equipagem. O nosso maquinista não podia entrar na linha da Fepasa, muito menos a nossa locomotiva. Passado algum tempo, a locomotiva já podia entrar, mas com a equipagem e os maquinistas da Fepasa.

Na sexta-feira passada, foi assinado um convênio entre a Rede e a Fepasa, para que as nossas locomotivas e as da Fepasa, juntamente com os maquinistas, possam adentrar qualquer uma das linhas.

Esse parece um avanço bastante simples. Já foi dito com relação à Vitória-Minas.

É uma quebra de paradigma, uma mudança de cultura muito grande. Pretende-se, com a regulamentação, que inclusive terá de ser aprovada pelo Congresso, que o direito de passagem entre essas concessionárias seja absolutamente livre, dentro de tarifas e parâmetros previamente estabelecidos. A idéia é fazer com que haja essa transição.

Imaginemos o caso de Pirapora-Unaí. Hoje, há a Vitória-Minas e o trecho da Rede; depois, poderá haver um trecho de um terceiro. Nada impedirá que essa ferrovia se ligue a futuro concessionário da Rede e, depois, à Vale do Rio Doce novamente, porque haverá um acordo de tarifas previamente estabelecido.

Por isso é que se cria esse órgão arbitral. Seguramente, uma vai querer tirar o cliente da outra, mas esse órgão aumentará a concorrência, a competitividade.

Costumo citar o caso de Minas, em que haverá dois concessionários. Isso é muito bom, porque, quanto mais concessionários estiverem atuando numa mesma área, menor será a tarifa, melhor será a competitividade e, portanto, o resultado.

Os futuros projetos deverão efetivamente ser submetidos a uma nova concessão, o que me parece tranquilo. Pela nova Lei de Concessão, o próprio concessionário, outro cliente ou usuário poderão solicitar ao poder concedente a abertura da licitação na medida em que haja o interesse econômico de fazer.

V. Ex<sup>as</sup> demonstrou uma preocupação que é muito real, ou seja, de que não podemos trabalhar com parâmetros de maneira global. A história da média é às vezes perversa. Quer dizer, se um doente com 40 graus de febre está com os pés na geladeira, está bem; não é isso que ocorre.

Precisamos fazer com que esses parâmetros sejam distribuídos uniformemente por toda a malha, para que haja ganhos efetivos de produção e melhoria em cada uma das malhas; senão privilegiaremos os setores econômicos da maior rentabilidade em detrimento de outros.

É claro que não podemos exigir do concessionário que invista em algo que não dê resultado, mas considero que, guardadas as proporções, teremos de tomar essas cautelas especialmente no caso da Centro-Leste, tanto que o seu edital será mais complexo do que o de Bauru-Corumbá, cujo problema é mais simples. Essa é uma preocupação que há; teremos de encontrar um mecanismo adequado para fazer isso.

A idéia da criação de um fundo de investimento me parece extremamente adequada. O setor de transporte, de maneira geral, vem encarecendo, e o fundo de investimento ou de recursos vinculados é uma forma de suprir as enormes carências.

Estamos estimando investimentos de mais de um bilhão, nos próximos anos, para o setor ferroviário; somando-se ao rodoviário, precisaremos de alavanca para isso.

O BNDES, na medida em que está participando desse processo, naturalmente apoiará os futuros concessionários com financiamentos de longo prazo, mas isso não basta; precisamos criar outros fundos adicionais.

Uma das idéias - e a do Senador é extremamente bem-vinda - é utilizarmos parte dos nossos ativos não-operacionais que remanescerão - posso citar o funding - como base de um fundo que venha a financiar investimentos no setor e, eventualmente, os investimentos que não ofereçam retorno - por exemplo, o que o próprio BNDES venha a exigir nos seus estudos de viabilidade - , mas tenham caráter social, de desenvolvimento ou de abertura de novas fronteiras. Talvez essa possa ser uma idéia dentro do modelo.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Com a palavra o Senador Gerson Camata.

**O SR. GERSON CAMATA** - Fiquei admirado com a sua exposição, Presidente, com o conhecimento que tem e a nova perspectiva que vê para o transporte ferroviário do Brasil - eu já tinha referências da sua atuação lá, a qual se confirma agora nessa exposição que V. Ex<sup>as</sup> faz aqui - é estarrecedora, mas também nos enche de esperanças.

Houve um quadro em que se destruiu, diluiu-se e jogou-se recurso público fora e se desprezou um meio de transporte tão importante para o crescimen-

to do Brasil. Esse meio de transporte foi transformado em uma máquina inútil e não operacional. Em todos os setores que o Governo fracassou como empresário, esse, talvez, tenha sido o seu fracasso mais rotundo. Mas, por outro lado, há uma esperança no sentido de que se pode mudar e melhorar. As ações já estão em andamento.

O Estado foi tão ruim, que até esse desleixo, esse relaxamento, pelos quais tolos nós políticos, desde o começo do século, somos responsáveis, criou uma nova mentalidade no Brasil. Esse foi um mal que veio para o bem. Foi tão ruim, que, agora, a necessidade de mudança, através da privatização, já não choca; há dez anos, isso nos chocaria.

Há duas preocupações. Primeiramente, os senhores podem perceber que têm aparecido empresas interessadas em pegar uma sucata dessa e em tentar transformá-la em algo que funcione. Em segundo, o que acontecerá com os funcionários que estão efetivamente operando? Eles passarão para as novas empresas que, na licitação, serão contempladas com os trechos?

**O SR. ISAAC POPOUTCHI** - Às vezes, comparava-se o Sistema Sudeste com um *filet mignon*, porque era o mais rentável, e os outros sistemas com carne de pescoco. Brinco dizendo que todos os sistemas são *filets mignons*, dependendo do tamanho. É claro que o Sistema Sudeste é um bom filé mignon; os outros sistemas são filets mignons menores, mas tão bons quanto o Sistema Sudeste.

Não exploramos convenientemente o nosso negócio. Inclusive, no setor público, a palavra "negócio" é sempre entendida como "negociata". Temos uma atividade econômica, uma empresa que tem que dar lucro, que tem que reinvestir e ser rentável. Isso não sabemos definitivamente fazer. No Brasil, existem algumas exceções de empresas públicas que fazem isso de maneira competente; as demais não o fazem, e a Rede está incluída neste caso.

Então, acredito que todos os sistemas serão rentáveis, inclusive, o Nordeste. Penso que o Nordeste é um sistema absolutamente inexplorado; tem um mercado fantástico, praticamente inexplorado, tendo em vista essa perspectiva, com portos e com uma ligação extremamente próxima da Europa e dos mercados americanos. Há vantagens fantásticas; quem tiver a ferrovia nas mãos seguramente terá competitividade para esses mercados.

Então, a minha expectativa é de que todos os negócios sejam bons e sejam realizados de maneira conveniente.

Por incrível que pareça, hoje, estamos assistindo a uma competição entre várias empresas em todas as malhas. Na Malha Sudeste, os clientes usuários de grande porte já estão se organizando para participarem; é o caso da MBR, CSN, Bancos de investimentos, fundos de pensão. A própria companhia Vale do Rio Doce tem manifestado um grande interesse em participar de várias dessas malhas. Na Malha Oeste, por exemplo, já existem grupos liderados pelo Banco Votorantim e grupos liderados por outras empresas, inclusive, por empresas do setor rodoviário que começam a acordar para a importância de se associarem, já que, na verdade, são operadores natos de transporte no País, ou seja, têm vocação para o transporte; com isso, essas empresas deveriam interessar-se até com mais vigor pelo assunto.

Hoje, estamos vendo que um conjunto de empresas se organizam para participarem desse processo. Acredito que, na maior parte das malhas, haverá competição, haverá pelo menos dois ou três consórcios interessados.

Esqueci de mencionar uma das decisões do CND. Para evitar que haja um controle por apenas um grupo econômico, fixou-se um limite de 20% de participação de cada grupo empresarial em cada uma das malhas. Então, deve haver a participação de, no mínimo, cinco grupos. A expectativa é de que haja até uma pulverização maior.

V. Ex<sup>a</sup> colocou a questão dos empregados. Esqueci de mencionar que se prevê também a participação dos empregados na formação das futuras empresas. De que forma? O Edital prevê que, no momento do leilão, os interessados se apresentem como consórcios cartoriais, sendo obrigados, num prazo máximo de 120 dias, a se formarem numa sociedade anônima e a abrirem, em dois anos, o capital em bolsa dessas mesmas empresas. Os empregados atuais e os aposentados da Rede deverão reservar 10% do capital, para que o mesmo possa ser distribuído, de maneira subsidiada, aos empregados. Essa é a forma de participação dos empregados, a qual, inclusive, já está amparada pela lei.

Hoje, estamos fazendo essa reestruturação da empresa, com o consequente enxugamento. Deveremos deixar cada uma das malhas dentro de uma dimensão razoável e vamos fixar, em cada edital, um quantitativo mínimo de empregados que deverá ser absorvido pelo futuro concessionário. Com isso, esses empregados terão uma estabilidade durante um ano; nesse período, se o concessionário quiser mandá-lo embora, terá de pagar o equivalente ao plano de incentivo pago hoje pela Rede.

Hoje, a Rede tem um plano de incentivo ao desligamento que não é grande coisa, mas que também não é tão ruim. A expectativa é que deverá haver uma adesão muito grande desses empregados, inclusive, com pedidos de aposentadoria. Esperamos conseguir reduzir esse contingente até um número estimado para que os concessionários tenham capacidade de absorção. A idéia é que o concessionário absorva o empregado por sucessão trabalhista - não há outra forma de se proceder -, que o empregado (que não é exatamente um passivo, mas um ativo) seja recebido pelo concessionário, ou seja, que o restante não permaneça na Rede remanescente.

**O SR. GERSON CAMATA** - Desculpe-me a intervenção, mas gostaria de dizer que, na verdade, o concessionário participa do leilão primeiramente para concessão daquela linha. Com isso, alugará da Rede as locomotivas, as máquinas e os bens operacionais e herdará, como patrimônio trabalhista, os empregados.

**O SR. ISAAC POPOUTCHI** - Exatamente. Sem passivo, o qual, até a data da transferência, pertence à Rede.

**O SR. GERSON CAMATA** - E o concessionário aluga os equipamentos da Rede?

**O SR. ISAAC POPOUTCHI** - Ele arrenda os equipamentos. Na verdade, trata-se de um único pacote: o preço mínimo equivale à concessão mais arrendamento e bens de pequeno valor - telefone, automóveis, cinzeiros, mobiliário -, os quais, depois, não retornam. Estabeleceu-se que 5% do valor que vier a ser obtido no leilão correspondem à concessão e 95% correspondem ao arrendamento.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Concedo a palavra a Senadora Emilia Fernandes.

**A SRA. EMILIA FERNANDES** - Gostaria de cumprimentar o Presidente da Rede. Tenho satisfação em conhecê-lo.

Quero dizer que, após a sua explanação, que é rica em dados e que é colocada com segurança e credibilidade numa nova proposta, fica difícil dizer-lhe - uso da sinceridade - que, durante muitos anos, semanalmente, no interior do Estado do Rio Grande do Sul, no início da minha profissão como professora, quando trabalhava na zona rural, usei a rede ferroviária, onde aprendi, desde cedo, a conviver com aquela classe de funcionários, no meu entendimento profundamente dedicados e, muitas vezes, explorados e até desrespeitados na sua linha de ação e de reação diante da história do País.

A partir disso, formei um pensamento, que vem sendo amadurecido - é lógico que não se trata de um pensamento radical, mas sim de um pensamento de convicção -, de que o que o Brasil fez com a sua rede ferroviária foi profundamente injusto. Considero isso como um erro histórico e político imperdoável.

Parece-me que o Governo errou ao ceder aos lobbies, que, no meu entendimento foram os dos pneus, da borracha, das empreiteiras, do asfalto. Hoje, não podemos contestar essa avaliação, em termos de números; mas, por outro lado, V. S<sup>a</sup> coloca que há uma expectativa de desenvolvimento e de modernização, "com vantagens seguras", segundo palavras textuais. Portanto, só isso confirma que, realmente, a rede ferroviária não precisava ter sido tão abandonada num certo período.

Particularmente, entendo que deveríamos buscar outros caminhos e não o da privatização pura e simples. Entendo que a União - assim como está-se buscando em outras áreas -, particularmente, no Estado do Rio Grande do Sul, em relação à CRT, o Governo, já que não consegue realizar e deslanchar aquele investimento da forma necessária, está oferecendo 49% de suas ações e buscando a parceria, a modernização, enfim, um trabalho, um serviço mais eficiente e mais dinâmico.

Cumprimento V. S<sup>a</sup> e tenho a certeza de que, a partir de agora, buscarei maiores informações. Penso que a vinda de V. S<sup>a</sup> se dá exatamente nesse sentido, de se colocar à disposição do Srs. Senadores.

A nossa preocupação também se dava em relação aos funcionários - essa questão já foi aqui respondida -, e em relação ao patrimônio da Rede, pelo fato de nunca ter sido usado para salvar a própria Rede - o que também V. S<sup>a</sup> já teve oportunidade de responder.

E ficaria na seguinte pergunta, em derradeiro, vamos dizer assim: não haveria uma outra saída antes de privatizar pura e simplesmente a Rede, buscando uma parceria em termos de equilíbrio mesmo que abrindo mão de 49% da própria Rede como horizonte, buscando, através da União, a garantia de que não apenas o filé mignon está garantido, mas que também, no interior, poderiam levar também a modernidade através da Rede Ferroviária?

**O SR. ISAAC POPOUTCHI** - Senadora, estou há pouco mais de sete meses na direção da empresa. E hoje tenho a nítida certeza de que se tivessem tido a coragem de fazer o que precisava ter sido feito há quatro ou cinco anos atrás talvez a Rede fosse uma das melhores empresas brasileiras. Ela tem nas mãos o melhor negócio que se pode ter no País atualmente, que é transporte, que é logística.

Brinco também quando digo que não conheço nenhum transportador privado falido. Os dois únicos transportadores falidos que conheço são a Rede e a Fepasa.

Realmente é uma pena que não se tenha tido a coragem, que não se tenha enxergado a empresa com uma visão mais empresarial, e não se terha agido daquela forma há alguns anos passados.

Existem outros modelos em curso. Inclusive um muito semelhante ao que a Senadora aponta está sendo adotado na Bolívia e lá é chamado de capitalização. Eles estão vendendo, se não me engano, aproximadamente 51% das ações ao setor privado. E o restante das ações eles estão pulverizando pelo povo boliviano. Foi uma forma que eles encontraram de distribuir as ações entre povo boliviano, foi uma forma que encontraram em seu processo de privatização.

No caso brasileiro, tenho a impressão de que hoje não é mais viável fazer isso. A empresa, na sua estrutura, uma empresa do porte que tem hoje, com uma gestão nacional, com o prejuízo que acumula ao longo desses anos todos, a participação acionária na empresa é praticamente inviável. Não haveria nenhum acionista, ninguém compraria uma participação acionária de uma empresa que tem um passivo de 2,5 bilhões.

A cada dia que passa levo um susto. Chega o meu chefe do Jurídico, outro dia, com uma ação trabalhista da Bahia, de 120 milhões; temos uma ação de cento e tantos milhões. Cada dia que passa eu tenho um sobressalto com passivos, com ações que acabam surgindo por razões outras do passado. São ações até de 1970, 1980 - Ferrovia do Aço etc. Não são responsabilidades dos gestores mais próximos, mas que nos cabe administrar hoje.

Hoje, a participação no controle acionário da empresa é muito difícil. Quer dizer, o que está se pretendendo para salvar o sistema é criar empresas sadias, novas, sem esse passivo, sem esse ranço, e esse passivo ser administrado pela União até que ele se esgote, utilizando o patrimônio. Penso que é a forma mais adequada para isso, para não sangrar o Tesouro, porque não haverá outra forma. Mas, infelizmente, não é mais possível, porque a empresa se deteriorou muito fortemente. E é uma pena porque temos nas mãos um negócio fantástico.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Com a palavra o Senador Waldeck Ornelas.

**O SR. WALDECK ORNELAS** - Gostaria de fazer um comentário em torno do tema abordado pela Senadora Emilia Fernandes. Na verdade, não have-

rá uma privatização da Rede. A Rede continuará dona da via permanente, proprietária do investimento. Quer dizer, o que se terá é uma concessão da operação, do equipamento rodante, do material rodante e da operação do sistema.

Por outro lado, a minha preocupação - entendo perfeitamente a ponderação da Senadora Emilia Fernandes -, a questão da capitalização resolveria o problema, admitindo que a empresa fosse saneada e atraísse o investidor privado, resolveria o problema do investimento, mas não o problema que enfrentamos no setor público brasileiro, que é o problema da gestão.

A questão das amarras que o sistema público brasileiro impõe a suas estatais, dando praticamente um tratamento idêntico ao da administração centralizada, sobretudo depois da nova Lei de Licitações, que praticamente fechou múltiplas alternativas que se tinha antes da dispensa de licitação, etc, inviabilizaria ganhos de produtividade que se deseja obter a esse respeito.

É a minha avaliação.

**O SR. ISAAC POPOUTCHI** - Concordo com essa ponderação, Senador. Realmente, hoje é muito difícil. Minha experiência anterior também foi na área ferroviária, na CBTU. Há seis anos, presido empresas e sinto a enorme dificuldade que há para se gerir com agilidade em cima das amarras. Não sei também que outras alternativas existem, até para que possa se dar transparência, para que as relações sejam absolutamente éticas. Não sei como fazer. Isso amarra a atividade econômica, sem dúvida nenhuma.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Não havendo quem queira fazer uso da palavra, eu gostaria de cumprimentar o Presidente da RFFSA, Dr. Isaac Popoutchi, pela maneira clara e objetiva com que se colocou tanto na exposição quanto nas respostas, na certeza de que sua exposição trará à Comissão subsídios para que possamos continuar participando do processo que está sendo implementado.

Desejamos sucesso em seu trabalho. Sabemos que é um trabalho árduo e que exige uma determinação. Já o conhecemos a longo prazo e sabemos da sua competência e da possibilidade de se tornar realidade.

Em nome do Presidente, agradecemos sua presença. Sem dúvida, aguardamos outras oportunidades para que possamos acompanhar de perto esse processo importante, e que a Rede possa voltar a ter a sua função social. Agradecemos a presença do Presidente da RFFSA, dos Srs. Senadores e de todos.

Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.

*(Levanta-se a reunião às 11h44min.)*

## COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

**Ata da 1<sup>a</sup> reunião, realizada durante o período da Convocação Extraordinária em 24 de janeiro de 1996.**

Às dez horas e trinta minutos, do dia vinte e quatro de janeiro de mil novecentos e noventa e seis, durante o período de convocação extraordinária, na sala de reuniões da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senhor Senador José Agripino, presentes os Senhores Senadores Romeu Tuma, Fernando Bezerra, Nabor Junior, José Roberto Arruda, Freitas Neto, Vilson Kleinrubing, Elcio Alvares, Gérson Camata, Romero Jucá, Lúdio Coelho, Ney Suassuna, Mauro Miranda, Waldeck Ornelas, Leomar Quintanilha e Carlos Bezerra, reúne-se a Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura. Deixam de comparecer os Senhores Senadores Onofre Quinan, Marlúce Pinto, Arlindo Porto, José Ignacio Ferreira, Lucídio Portella, Sebastião Rocha, José Eduardo Dutra, Ademir Andrade e Roberto Freire. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. A Presidência passa a apreciação do Item 01 da pauta: Projeto de Resolução do Senado Federal (PRS) nº 145/1995, que propõe autorização a contratação de doação japonesa, destinada a assistência técnica no âmbito do projeto de descentralização de transportes urbanos em cidades de médio porte, no valor equivalente à Y 136.400.000 (Cento e trinta e seis milhões e quatrocentos mil ienes japoneses). Relator: Senador Waldeck Ornelas. Parecer: Favorável. Iniciada a fase de discussão e não havendo oradores para discutir a matéria, passa-se ao processo de votação, que é aprovado por unanimidade. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião às doze horas, lavrando eu, Celso Antony Parente, Secretário da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente, e publicada em conjunto com as notas taquigráficas. – Senador José Agripino, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - Declaro aberta a reunião da Comissão de Infra-Estrutura.

Os Srs. Senadores que estiverem de acordo com a dispensa da leitura da ata da reunião anterior queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada.

Da pauta da reunião de hoje consta apenas um item, qual seja o Projeto de Resolução do Senado nº 145, que trata da proposta de autorização à contra-

tação de doação japonesa destinada à assistência técnica no âmbito do Projeto de Descentralização de Transportes Urbanos em Cidades de Porte Médio, no valor equivalente a 136milhões e 400mil ienes japoneses. A matéria está entregue ao Senador Waldeck Ornelas para a relatoria, a quem passo a palavra.

**O SR. WALDECK ORNELAS** - Sr. Presidente, Srs. Senadores, trata-se, na verdade, de uma doação do Governo do Japão feita através do Banco Mundial, ou seja, a destinação de recursos do Governo do Japão ao Banco Mundial, sempre acoplado a alguns projetos em exame pelo Banco.

No caso, o Governo brasileiro mantém com o Banco um programa de descentralização da CBTU. Com isso, recebeu essa doação, porque, embora o projeto se identifique como um projeto de descentralização dos transportes urbanos em cidades de porte médio, inclui também os sistemas de Belo Horizonte e Recife, que carecem de projetos complementares, que estão sendo negociados, com o financiamento para Recife já em tramitação nesta Casa. Quero chamar a atenção, fundamentalmente, para o fato de que esta doação envolvia parte de sua liberação em 1995. O projeto, no entanto não foi aprovado nesta Casa. Uma modificação que estou fazendo no Projeto de Resolução, um substitutivo ao projeto aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos diz respeito a permitir a ampliação da data limite para o desembolso, que está prevista para 30 de junho de 1996, embora o próprio contrato admita uma prorrogação. Estou fazendo essa modificação para evitar que, feita a Resolução, nós venhamos a ter que modificá-la para permitir outro prazo.

De outro lado, gostaria de chamar a atenção para o fato de que, em se tratando de doações sem ônus financeiro, o único encargo é a aplicação no programa estabelecido, na finalidade estabelecida no contrato, torna-se rigorosamente desnecessário, embora seja competência constitucional, que o Senado analise caso a caso essas doações. Por essa razão, estou, inclusive, trabalhando um Projeto de Resolução que devo apresentar, embora a matéria pudesse ser contida na convocação extraordinária, mas como a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania está sobrecarregada com as emendas constitucionais, devo apresentar após 15 de fevereiro, na legislatura normal, regular, para que possamos estabelecer uma regra geral para esses casos de doações e evitar transtornos como o que esse projeto está enfrentando.

O parecer é pela aprovação, na forma do substitutivo ao Projeto de Resolução nº 145, da Comissão de Assuntos Econômicos.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - O parecer é favorável.

Em discussão o parecer. (Pausa.)

Não havendo quem queira fazer uso da palavra, encerro a discussão.

Em votação.

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

Aprovado.

Comunico aos membros da Comissão que, neste período de convocação extraordinária, deverá estar chegando, para apreciação na Comissão, Projeto de Lei, já aprovado na Câmara, que propõe a estadualização de rodovias federais, que deverá ser apreciado até o dia 15 de fevereiro, tendo em vista que a matéria consta da pauta da convocação extraordinária. Assim, na próxima semana deveremos fazer uma nova convocação para nova reunião.

Está encerrada a reunião.

*(Levanta-se a reunião às 10h38min.)*

### COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

**1ª Reunião, (extraordinária) realizada em 14 de março de 1996.**

Às dez horas e trinta minutos do dia quatorze de março de mil novecentos e noventa e seis, na sala de reuniões da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senhor Senador José Agripino, presentes os Senhores Senadores Gérson Camata, Mauro Miranda, José Roberto Arnuda, Freitas Neto, Waldeck Ornelas, Romeu Tuma, Ney Suassuna, Vilson Kleinubing, José Alves, Arlindo Porto, Marluce Pinto, Pedro Piva, Emilia Fernandes, Roberto Freire e Carlos Patrocínio reúne-se a Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura. Deixam de comparecer os Senhores Senadores Nabor Junior, Fernando Bezerra, Onofre Quinan, Romero Jucá, Elcio Alvares, José Ignácio Ferreira, Lúdio Coelho, Lucídio Portela, Sebastião Rocha e Ademir Andrade. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. O Senhor Presidente dá conhecimento aos membros da Comissão que, se encontram no recinto o Tenente Brigadeiro-do-Ar, Senhor João Felippe de Lacerda Júnior, Diretor Geral do Departamento de Aviação Civil - D.A.C., e os Senhores Fernando Sousa Pinto, Presidente da Varig;

Wagner Canhudo, Presidente da Vasp; Omar Fontana, Presidente da Transbrasil; Armando Lucenti, Diretor da TAM e Ramiro Tojal, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aerooviárias, que farão exposição, conforme requerimento aprovado nesta Comissão, de autoria do Senhor Senador Vilson Kleinubing, sobre os seguintes assuntos: 1) Tarifas Aéreas; 2) Descaso no atendimento aos usuários; 3) Cumprimento dos horários de vôos; 4) Sistemática de reservas. Passa-se a leitura dos oradores inscritos, observando a Presidência os preceitos regimentais que regularão tal interpelação. Inicia-se nesta fase a explanação do Senhor Tenente Brigadeiro-do-Ar João Felippe de Lacerda Júnior, Diretor Geral do D.A.C., que na oportunidade faz amplo relato sobre a atuação daquele órgão no âmbito da aviação civil brasileira. Ressalta dentre outros objetivos, o programa de fiscalização das pequenas aeronaves, no que concerne a manutenção e segurança de vôo e nas demais atribuições inerentes ao D.A.C.. Encerrada a exposição, a Presidência passa a palavra ao Senhor Ramiro Tojal, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aerooviárias, que na oportunidade faz detalhada exposição sobre a situação atual das empresas aéreas brasileiras, respondendo os questionamentos do referido requerimento. Passa-se a fase de interpelação, quando fazem uso da palavra os Senhores Senadores Vilson Kleinubing, Ney Suassuna, Mauro Miranda, Roberto Freire, Gérson Camata e Romeu Tuma que tecem considerações a respeito dos assuntos abordados. Ainda respondendo pelas Empresas Aéreas fazem uso da palavra os Senhores Fernando Pinto, Presidente da Varig; Omar Fontana Presidente da Transbrasil e Wagner Canhudo, Presidente da Vasp. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião às treze horas e quarenta e cinco minutos, lavrando eu, Celso Antony Parente, Secretário da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e publicada juntamente com as notas taquigráficas. – Senador José Agripino, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - Há número regimental. Declaro aberta a presente reunião.

Os Srs. Senadores que estiverem de acordo com a dispensa da leitura da ata da reunião anterior queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

Na reunião de hoje tratar-se-á de um só item, a audiência pública com o Tenente Brigadeiro-do-Ar João Felippe de Lacerda Júnior, dos Srs. Fernando

de Souza Pinto, Presidente da Varig, Wagner Canhudo, Presidente da Vasp, Omar Fontana, Presidente da Transbrasil, Ramiro Tojal, representante da TAM, e Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aerooviárias, conforme requerimento aprovado por esta Comissão, de autoria do Senador Vilson Kleinübing, para prestarem esclarecimentos sobre os seguintes assuntos:

- 1 - Tarifas aéreas;
- 2 - descaso no atendimento aos usuários;
- 3 - cumprimento aos horários de vôos;
- 4 - sistemática de reservas.

Quero esclarecer que os expositores terão, no máximo, trinta minutos para suas exposições. Inicialmente, terão a palavra o Diretor-Geral do DAC e o Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aerooviárias e, depois, os Presidentes das companhias Varig, Vasp, Transbrasil, presentes, a quem a Comissão quer agradecer a presença.

Os expositores estarão à disposição para responder as interpelações que serão feitas em seguida à exposição do Diretor-Geral do DAC e do Presidente do Sindicato das Empresas Aerooviárias.

A inscrição está aberta ao Plenário. Cada interpellante terá direito a uma pergunta de cinco minutos com resposta de igual tempo, com direito a réplica por parte do interpellante e por parte do interpellado.

Há expediente sobre a mesa. Extrapauta, eu gostaria de submeter à apreciação os requerimentos encaminhados pelos Senadores Romero Jucá e Waldeck Ornelas.

É o seguinte o teor do primeiro requerimento:

"Requeiro, nos termos do art. 50 da Constituição e do art. 90, inciso V, do Regimento Interno do Senado, a convocação do Sr. Presidente da Petrobrás, Dr. Joel Mendes Renó, para prestar esclarecimento sobre o projeto para construção de um gasoduto de três mil quilômetros, ligando a Bolívia ao Brasil."

Em discussão. (Pausa.)

Não havendo quem queira discuti-lo, encerro a discussão.

Em votação.

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

Aprovado.

Eis o teor do requerimento de autoria do Senador Waldeck Ornelas, que solicita à Comissão de Serviços de Infra-Estrutura sejam convocados também os Srs. Sérgio Porto da Luz, Secretário de Transportes Aquaviários do Ministério dos Transpor-

tes, e Rogério Amado Baselai, da Administração da Hidrovia do Tocantins-Araguaia - AHITAR - para a sessão de debates a respeito da gestão das hidrovias, de acordo com o Requerimento, já aprovado, nº 18/95, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.

Em discussão. (Pausa.)

Não havendo quem queira discuti-lo, encerro a discussão.

Em votação.

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

Aprovado.

Posto isto e sem mais delongas, eu gostaria de passar a palavra ao primeiro expositor, o Diretor-Geral do DAC, Tenente Brigadeiro-do-Ar, João Felippe de Lacerda Júnior, sobre os temas aqui especificados.

Concedo a palavra a S. S<sup>a</sup>.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Exm<sup>o</sup> Sr. Presidente da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal, Exm<sup>ps</sup> Srs. Parlamentares, Ilm<sup>o</sup> Sr. Presidente do Sinea, Ilm<sup>ps</sup> Srs. Presidentes das empresas de transporte aéreo, meus senhores, minhas senhoras, o Departamento de Aviação Civil sente-se honrado em poder participar desta audiência pública, oportunidade em que buscará elucidar os temas enumerados por esta digníssima Comissão.

Os temas são extremamente complexos e extensos e fazem parte constante de minhas reflexões profissionais. Honra-me também a assistência privilegiada que aqui comparece, tornando a palestra motivo de orgulho e desafio.

Antes de entrar nos assuntos propostos, é importante que se faça um pequeno retrospecto, a título de preâmbulo, a respeito da competência e atribuições do Ministério da Aeronáutica, a fim de que se possa situar a aviação civil exatamente nesse contexto.

A Constituição Federal é clara ao estabelecer, em seu art. 21, que compete à União explorar a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, bem como, privativamente, legislar sobre direito aeronáutico e espacial.

Por sua vez, o Decreto-Lei nº 200/67, depois alterado pelo Decreto-Lei nº 991/69, estabelece que cabe ao Ministério da Aeronáutica desenvolver e coordenar as atividades da Força Aérea Brasileira, da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e de pesquisa e desenvolvimento do setor. Todavia, o Decreto-Lei nº 65.144, de 1969, que constituiu o sistema de aviação civil, define finalmente as atribuições do Departamento de Aviação Civil.

Completando esse quadro de normas legais, a Lei Complementar nº 69, de 23 de julho de 1991, atribui ao Ministério da Aeronáutica, outorgando à sua atual estrutura, bivalente, a competência para administrar as atividades da aviação civil.

Torna-se, pois, o Ministério da Aeronáutica o poder concedente, autoridade regulatória e moderadora do Estado, ocupada em exercer o controle e a fiscalização sobre a concessão de linhas e designação de empresas para operação na criação de políticas que visem à operação lucrativa das concessionárias e, principalmente, assegurando aos usuários um serviço cada vez melhor, a preços compatíveis com os custos reais.

Comparando-se tais tarefas às diretrizes macropolíticas do atual Governo a serem seguidas, tivemos que fixar uma política de retirada gradual do excesso de regulamentação incidente sobre o setor, não sem antes consultar todos os segmentos da indústria do transporte aéreo, no anseio de fortalecer empresas, estimular novos investimentos privados, buscar eficiência, competitividade e equilíbrio tarifário. Resumindo: se compete à União explorar, mediante autorização ou concessão, a navegação aérea, é atribuição constitucional do Ministério da Aeronáutica orientar e controlar a aviação civil.

O Departamento de Aviação Civil, por sua vez, tem por finalidade a consecução dos objetivos da política para o serviço de transporte aéreo e comercial no Brasil, no setor de aviação pública e privada, estudando, planejando, orientando, coordenando, controlando, incentivando e fiscalizando tais atividades.

A importância econômica da aviação civil pode ser avaliada por números gigantescos. O setor emprega 1 milhão de pessoas no mundo; faz 30 mil vôos diários, sendo 1.380 no Brasil; transporta 120 mil toneladas de carga, sendo 2 mil toneladas no Brasil; e conduz 6 milhões de passageiros, sendo 47 mil no Brasil. Espera-se, para o ano 2000, 3,1 bilhões de passageiros transportados e investimentos da ordem de US\$1 trilhão e, no Brasil, de US\$50 bilhões.

Sr. Presidente, Srs. Parlamentares, o transporte aéreo público, que integra as atividades de navegação aérea, que a Constituição Federal atribui com exclusividade à União, a União pode delegá-lo de duas maneiras: por concessão, quando se trata de serviço aéreo regular, e por autorização, quando se trata de serviço aéreo não regular.

Toda concessão de serviço público pressupõe um tríplice relacionamento: do poder concedente com o concessionário, um relacionamento direto; do concessionário com o usuário - direto também - e do

poder concedente com o usuário - nem sempre direto. Quando o poder concedente outorga concessão, exige do concessionário uma série de requisitos tendentes a assegurar um bom serviço. A prestação do serviço adequado é o principal encargo do concessionário e a meta final da concessão. É por isso que o poder concedente na regulamentação e fiscalização do transporte aéreo público exige que o serviço tenha segurança, pontualidade, regularidade, tarifas justas e adequadas ao serviço prestado e proporcione o tratamento adequado ao usuário.

No relacionamento do poder concedente com o concessionário, esses cinco requisitos deverão estar sempre presentes. Faltando um deles, o concessionário estará perdendo eficiência e não estará atingindo o objetivo desejado pelo poder concedente. Para que isso não aconteça, o poder concedente exerce permanente fiscalização e controle nos serviços concedidos.

A segurança é a principal meta tanto do poder concedente quanto da concessionária, porque sem ela o serviço deixa de atender àquela finalidade da concessão, que impõe ao transportador o dever de levar o passageiro sôlo e salvo ao seu destino. Todas as legislações básicas sobre o transporte aéreo priorizam a segurança. O Código atual dispõe que o concessionário deverá possuir estruturas técnicas de operação e manutenção em níveis adequados, e os contratos de concessão reafirmam essa exigência, constituindo a deficiência no setor motivo de cassação da concessão.

A fiscalização e o controle são realizados por meio de tripla ação: burocrática, no acompanhamento dos aspectos técnicos aferíveis em gabinetes; dinâmica, pelas inspeções periódicas no serviço de terra e de bordo das aeronaves; indireto, pela ação das administrações dos aeroportos, em relação às condições operacionais destes.

O Departamento de Aviação Civil dispõe de um subdepartamento técnico, que comprehende diversas divisões, duas das quais trata dos assuntos pertinentes à segurança dos transportes. O exame de piloto, significação de sua proficiência, exame de aeroviários e de sua proficiência, verificação da formação, do treinamento e aperfeiçoamento dos aeronautas e aeroviários, inspeção e vistoria de aeronaves, inspeção de oficinas e instalação das concessionárias. O sistema de fiscalização praticado no Brasil permite que o nosso transporte figure entre um dos mais seguros do mundo. Posso aqui fazer um adendo: no setor de transporte aéreo comercial regular, há praticamente uma década não temos acidentes no Brasil.

Quanto à pontualidade, ela pode ser entendida como cumprimento dos horários aprovados pela habitualidade aeronáutica, aspecto fundamental da prestação de serviço adequado. Para calcular o índice de pontualidade, compara-se a hora de partida dos motores na escala inicial ou do corte dos motores nas últimas escalas, na forma do horário aprovado. Numa comparação dos dados dos índices de pontualidade entre o Brasil e os Estados Unidos da América, observa-se que a indústria brasileira tem apresentado indicadores pelo menos três pontos percentuais acima dos norte-americanos. Como os Estados Unidos representam o maior mercado mundial de aviação, o tomamos como paradigma de comparação. Ela comprova que, apesar dos fatores adversos que prevalecem em nosso País, podemos orgulhar-nos da pontualidade das nossas empresas. Assim, pode-se afirmar que os nossos serviços aéreos, além de estarem entre os mais seguros, estão também entre os mais pontuais. Quanto à regularidade, em termos genéricos, pode ser entendida como complemento da programação aprovada, ou seja, a execução da viagem prevista.

Os fatores que intervêm na pontualidade estão presentes, do mesmo modo, na regularidade, porque esta é o reflexo do cumprimento dos serviços programados. Muitas vezes, o usuário não distingue pontualidade de regularidade, apegando-se apenas ao cumprimento dos horários previstos e marcados nos bilhetes. O público, portanto, pode dizer que a empresa não é pontual, mas não pode jamais dizer que carece de irregularidade. A pontualidade é detectada no embarque, mas a regularidade exige a análise de um período de operação das rotas. Assim, quando se lê na imprensa que determinada empresa não tem regularidade, poderá estar havendo confusão entre pontualidade e regularidade. Mas o poder concedente exige, também, a regularidade, pois não adianta somente a pontualidade. São os índices de regularidade que atestam a performance da concessionária, que justificam o seu conceito de empresa regular. No ano de 1995, o índice de regularidade da indústria doméstica brasileira fora em média de 97%. Indubitavelmente, nossas empresas mantêm altos índices de regularidade, iguais ou superiores aos índices das empresas estrangeiras.

Quanto a uma tarifa justa, ela é necessária tanto para a concessionária quanto para o usuário. Nem este deve pagar menos do que o serviço vale, nem aquela deve cobrar mais do que a lucratividade razoável autoriza, razão de sua sobrevivência e preservação da qualidade de serviço. A Emenda Cons-

titucional nº 1, de 1969, já estabelecia que as concessionárias deveriam manter serviços adequados e que as tarifas deveriam permitir a justa remuneração do capital. No cálculo das tarifas domésticas, são levados em consideração os custos operacionais, acrescidos de uma lucratividade de 12%, dentro de índices de padrões de operacionalidade e eficiência administrativa.

No Brasil, as tarifas domésticas são compostas pelos seguintes itens: encargo com pessoal, câmbio, combustível, amortização, despesas de comercialização, despesas tributárias, tarifas aeroportuárias de comunicação e outras, despesas bancárias, consumo de materiais diversos, depreciação e seguros, organização terrestre, despesas diretas com passageiros e carga e serviços auxiliares. Como esses itens não possuem o mesmo perfil em todas as empresas, tomamos o custo médio unitário da indústria como parâmetro básico, acrescido da lucratividade, que é apanágio de qualquer negócio, com vistas a um aproveitamento mínimo de 62% dos assentos disponíveis. Na composição desse custo médio não se incluem os custos financeiros e capital de giro, ou seja, consideram-se apenas os custos operacionais efetivamente ocorridos.

É freqüente a comparação de tarifas brasileiras com as americanas, sem levar em consideração as peculiaridades das situações. A comparação entre serviços, por exemplo, nos Estados Unidos, principalmente entre Miami e Orlando, e uma ponte Rio-São Paulo, no tocante a tarifas, é manifestadamente absurda. Esse tema esteve, entre outros, nos seminários sobre a realidade tarifária no serviços regulares de transportes aéreos, em 1993, na cidade do Rio de Janeiro. Há um ponto que deve ser esclarecido, uma vez que têm sido freqüentes os questionamentos sobre as atuais tarifas domésticas, consideradas elevadas por alguns. Levando em consideração a similaridade de tráfego e de distância entre tarifas domésticas brasileiras, norte-americanas e intereuropéias é que se observa que nessas duas últimas o valor é 2,5 maior que a brasileira. O custo por quilômetro para o passageiro, em centavo de dólar das tarifas domésticas brasileiras é inferior ao das tarifas domésticas americanas. Sendo assim, não tem fundamento a crítica hoje existente que nosso sistema de preço não encoraja o turismo doméstico, ficando mais barato viajar para Miami do que para Manaus.

São inteiramente procedentes as observações, porque desfazem a confusão pendente a considerar no mesmo plano serviço brasileiro e serviço estran-

geiro, quando as condições e realidades são diferentes. Essa comparação entre ponte Flio-São Paulo e ponte Miami não leva em consideração o volume de tráfego, muito mais elevado do que no Brasil. Nem o fato de que, sendo Miami e Orlando duas metas turísticas que vêm de outras regiões, há empresa ou empresas que os transportam subsiciam sempre um trecho. Vale dizer que a empresa americana cobra pelo trecho uma importância que rai. ao simbolismo, mas, na verdade, não perde nada.

Quanto ao tratamento adequado e aos pontos de tarifas, o Dr. Ramiro Tojal tem gráficos que vão elucidar completamente os Srs. Parlamentares.

Muito antes do Código de Defesa do Consumidor, o poder concedente já vinha proporcionando, em escala ascendente, todas as atenções e defesa para os usuários dos transportes aéreos. Além das providências para proteger o passageiro no contrato de transportes, o Código Brasileiro Aeronáutico passou a regular o transporte de bagagem, o transporte de animais domésticos, o sistema de crediário, as proibições ao transportador, o cumprimento fiel do contrato de transporte e até a conciliação para solucionar conflitos. Também o Código tornou mais rigoroso o sistema de reparação dos danos causados aos passageiros. Até o advento do atual Código, o sistema de reparação de danos era exclusivamente judicial, o sistema de multas muito lacônico, as multas muito insignificantes. A partir do Código, o elenco dos casos de infração em relação aos passageiros contemplou dezenas de novas situações.

Sobre a reparação de danos, inovou-se o sistema de deixar a cargo do Judiciário a solução dos casos e foi criado o procedimento extrajudicial. Quando ocorre um acidente, o responsável terá 30 dias para efetuar os pagamentos devidos, fazendo-os com recursos próprios ou com interferência do segurador. O procedimento judicial, portanto, deixou de ser obrigatório para ser optativo, na medida em que o prejudicado aceite a liquidação administrativa.

Antes de junho de 1994, a multa por infração do Código, entre elas de cumprimento de contrato do transporte, ia de R\$500,00 a R\$2.000,00, inferior, à época, ao preço de uma passagem. O fato contribuía para que os casos ficassem sem solução e não desestimulava as infrações. Tais fatos vinham preocupando as autoridades aeronáuticas brasileiras, chegando a ser tratado na Organização de Aviação Civil Internacional, da qual o Brasil é membro. Essa organização propôs a seus participantes a criação de organismos internos para tratar especificamente dessa matéria. O Brasil deu cumprimento a essa re-

comendação e criou uma comissão interna que tem a seu cargo estudar, analisar e investigar os casos de infrações, propondo as multas devidas quando não seja o caso de situação mais grave.

Por intermédio de inspetores itinerantes, passou-se a fiscalizar as empresas concessionárias em terra e a bordo, relatando as ocorrências a fim de serem analisadas com a consequente aplicação dos métodos administrativos quando cabíveis. Em todos os aeroportos do País, existe a presença da autoridade aeronáutica encarregada de atender aos usuários, tomando-lhes depoimento ou denúncias de descumprimento do contrato de transporte.

O relacionamento entre transportador e passageiro inicia-se no momento em que esse adquire a passagem, pagando no ato ou assumindo o compromisso de pagar a prazo. A partir daí, teve lugar a primeira etapa do contrato. Restará ao transportador cumprir a sua parte, conduzindo ileso o passageiro ao seu destino. O contrato, iniciado com a compra do bilhete, tem a sua execução a partir de quando o passageiro se apresenta para embarque. Estando indicada a hora da apresentação para embarque no bilhete de passagem, o passageiro tem que se apresentar na hora determinada, cessando aí a sua participação no contrato. Mas, se ele não desfez a reserva, se não altera a hora de apresentação constante no bilhete, ele também estará descumprindo o contrato de transporte. Essa hora de apresentação pode ser alterada pelo passageiro que, não obstante o que estabelece o bilhete, estará cumprindo a sua parte do contrato se comparecer até 30min antes da hora marcada de partida da aeronave, se o vôo for doméstico, ou se de 60min se for internacional.

Se o passageiro adquire o bilhete e confirma sua reserva, declara o horário e o vôo que deseja viajar. Para cancelar essa reserva feita no bilhete, ele tem quatro horas de antecedência em relação àquele horário em que o transportador lhe determinou. Caso o passageiro não seja incluído no vôo desejado e identificado no seu bilhete de passagem, o mesmo estará protegido pela Portaria nº 957/89, que faculta o transportador a acomodar o passageiro noutro vôo ou congênero dentro daquelas quatro horas. Essa faculdade pode ser obstada pelo passageiro que não concorde em viajar. Nesse caso ele tem o direito a pedir o reembolso no valor pago pelo bilhete. Mas, se concordar em reprogramar o vôo, o transportador deverá proporcionar-lhe hospedagem, alimentação, transportes e outras facilidades.

Existem ainda três problemas que não foram solucionados no campo do transporte aéreo brasilei-

ro - e estamos aqui reunidos para ver se, conjuntamente, conseguimos resolver esses problemas: o **overbook**, o **no show** e o mau encaminhamento da bagagem, seja por extravio, perda ou violação.

O **overbook** é uma prática que se tornou universal. Consiste em reservar mais bilhetes do que comporta a lotação da aeronave, de modo que resulte em excesso de passageiros. Se a aeronave dispõe de 200 lugares e o transportador vende 210 bilhetes para o mesmo voo, com relação a esses 10 excedentes ou em relação a parte desses 10, haverá descumprimento de contrato. O transportador aceitou a adesão do usuário, expedindo correspondente bilhete, mas não tem como transportá-lo. Se ocorre esse excesso, a legislação determina que o transportador deverá acomodar o passageiro preterido em outro voo, dele mesmo ou de empresa congêneres, dentro de quatro horas seguintes àquela que teria sido a hora de partida da aeronave. Trata-se de uma prática - reconhecemos - danosa ao usuário, mas, antes de condenar o transportador, impõe-se pesquisar a origem da prática. Antigamente, o transportador vendia o bilhete, marcava o voo, o passageiro comparecia para embarque e, quando não comparecia, desfazia a reserva feita em seu favor. Como o usuário do transporte aéreo dispõe de quatro horas para desfazer a reserva, se cumprisse esse dever o passageiro, o transportador tinha igualmente quatro horas para encontrar outro passageiro.

Acontece, porém, que, atualmente, o usuário, além de não cancelar a reserva confirmada, passou a fazer mais de uma reserva para o mesmo horário em diversas companhias - é o sistema de reservas, que é um dos itens da convocação -, provocando o que chamamos de **no show**, bloqueando, diversas vezes, até três lugares, o que são vendíveis. Bloqueia, não pode vender, o avião sai com aqueles lugares vagos. O passageiro opta por uma daquelas reservas, mas não desfaz as outras. Assim, o transportador fica na expectativa de que o usuário compareça; e como tal não acontece, a aeronave sai com aquele assento vago. Essa prática do passageiro e de seu agente de viagem levou o transportador a vender lugares em excesso na esperança de que o não comparecimento possa permitir-lhe acomodar os passageiros excedentes, diminuindo eventuais passageiros - o chamado **overbook**.

Como a regulamentação facilita ao transportador acomodar o passageiro dentro de 4 horas que se seguem a hora da partida da aeronave, o transportador espera que nesse período ele possa acomodar os eventuais excedentes. Se não o faz, esta-

rá descumprindo o contrato de transportes, sujeito às implicações de origem civil que o descumprimento acarreta e sujeito às multas impostas pelo Departamento de Aviação Civil. Pode acontecer que o passageiro preterido no embarque e que tenha direito a concorrer em viajar em outro voo da própria empresa ou de outra empresa, no mesmo dia, caso em que não haverá o descumprimento de contrato que as partes fizeram, que se chama inovação - um novo contrato.

O **overbook** é uma prática mundial e é preciso deixar claro que ele em si mesmo nada representa em termos de responsabilidade civil ou administrativa. Suas consequências é que incidem na responsabilidade civil e administrativa. O não transportar identifica o descumprimento de contrato, e a infração administrativa está clara, no art. 312, III, letra "b", do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Tentando resolver tal problema, em 1987 o Departamento de Aviação Civil expediu a Portaria nº 260, disciplinando a apresentação do passageiro, tornando obrigatória a marcação do bilhete. A reserva passou a ficar confirmada somente no caso que configurava no bilhete. Para completar o sistema, tanto o transportador quanto os agentes de viagens - esses eram realmente procurados para reservas múltiplas - ficaram proibidos de fazer reserva fora do bilhete, o usuário poderia cancelar a reserva confirmada, mas dentro de 4 horas que precedia a hora para o embarque.

Para atenuar o rigor dessa regra, permitiu-se ao passageiro que, por motivos justificados, se apresentasse para o embarque até 30 minutos antes da hora estabelecida para a partida da aeronave. Com essa atenuação o transportador estava obrigado a garantir a reserva até 30 minutos antes.

As medidas não bastaram para solucionar os problemas do **overbook** e do **no show**. Como disse, aquele é consequência desse. Se não houver **no show**, também não haverá **overbook**. Como as situações se equivalem contratualmente, o Departamento de Aviação Civil estabeleceu numa outra Portaria, a de nº 134, que o usuário **no show**, aquele que deixa de comparecer sem justificar a força maior e nem cancelar a reserva, perderia a metade do valor do bilhete. Logicamente, o passageiro deveria perder o bilhete, como ocorre em todos os outros meios de transporte, mas houve geral objeção contra isso, sob a alegação de se tratar de passagem de valor muito alto. Como quer que seja, os protestos contra essa perda, aliada à arguição de que o desconto da metade do valor do bilhete era uma ver-

dadeira multa, detonou-se uma guerra contra a medida. A maior objeção partiu exatamente do público usuário. A mídia fez coro e os próprios transportadores encarregaram de atribuir a importância correspondente à metade do bilhete ao Governo, dizendo que os descontos correspondiam à multa em favor do DAC.

Diante disso, o Ministério determinou que a portaria fosse reformulada para eliminar aquela sanção ao usuário ausente sem motivo justificado. Consequentemente, o problema remanesce. De um lado, a autodefesa do transportador mantendo vendas superiores aos assentos disponíveis para substituir passageiros ausentes. E os passageiros continuam se ausentando do embarque, sem informar a companhia, gerando um insolúvel impasse.

Tenho a dizer que o *overbook* não está regulamentado em lugar algum, consta do Código como penalidade. A empresa que não o justificar é passível de multa.

Sr. Presidente da Comissão, Srs. parlamentares, o poder concedente não tem como tomar conhecimento das infrações ocorridas no transporte aéreo na relação direta entre passageiro e transportador se a ocorrência não lhe for transmitida. Existem os inspetores, mas os atos, os fatos que são de órbita particular, transportador *versus* passageiro, não são detectados sem que o interessado faça a comunicação, o que ocorre em correspondência direta ou por meio da imprensa. Em todos os aeroportos existem postos de autoridades aeronáuticas para receberem as denúncias ou reclamações. Os serviços que neles funcionam possuem formulários, que são encaminhados ao Departamento de Aviação Civil. Lá, a reclamação ou a denúncia é analisada e, se apresentar indícios de infração, é enviada à empresa transportadora para suas informações e justificativas. Se a infração for inofismável, em lugar de pedido de informação endereçado à transportadora, o auto de infração, com prazo para recurso. Todas as reclamações ou denúncias comunicadas ao Departamento são estudadas e solucionadas. Em muitos casos, há lugar para conciliação, situação em que o Departamento de Aviação Civil procura, junto à transportadora, uma solução que atenda ao reclamo do passageiro.

Em 1995, por exemplo, chegaram ao conhecimento do Departamento de Aviação Civil cerca de duas mil e duzentas reclamações, número modesto, se se considerar que corresponde a uma reclamação para sete mil e setecentos passageiros transportados. Nesse ano passado, nós transportamos de-

zesete milhões de passageiros. O ideal é que não houvesse reclamação alguma, mas isso é situação utópica, dadas as grandes diferenças existentes entre as regiões do País. O poder concedente jamais se omite na sua missão de fiscalizar e defender o usuário, desde que ele esteja dentro dos seus direitos.

Por fim, o extravio ou perda de bagagem é hoje um fenômeno também mundial, que vem aumentando principalmente em função do vôos de conexão. Quando as ligações aéreas são de ponta a ponta, o extravio de bagagens é fato raro. A proliferação de escalas é que veio agravar o problema, pois, quando ocorre o extravio, existe uma grande dificuldade em verificar onde ocorreu o fato e onde pode ser encontrada a bagagem. O extravio doloso é raro, pois a empresa traz prepostos sob vigilância, conhecedoras das consequências do extravio de uma bagagem e dos percalços para solucionar os casos e a eventual perda dos passageiros.

Já as violações são sempre dolosas e se verificam nos próprios aeroportos, praticadas pelo pessoal da estiva. Freqüentemente, se organizam quadrilhas para essa finalidade. O problema é de difícil solução. Enquanto se desbaratam umas, outras tantas se formam. A perda ou extravio de bagagem não podem ser eliminados. A solução está na indenização do prejudicado, mas a indenização acarreta outro problema pior do que a perda: a discussão em torno do valor das coisas perdidas. Se a perda e o extravio de bagagem não encontram solução na reposição pretendida do ponto de vista da indenização da lei que o regula, o transporte de bagagem, que é um acessório do contrato do transporte do passageiro, tem como comprovante a respectiva nota que deve indicar lugar, data, ponto de origem e de destino, número do bilhete, quantidade, peso e o valor declarado dos volumes. Acontece que nem o transportador pede o valor, nem o passageiro diz o valor da bagagem.

O problema, do ponto de vista da indenização, é simples. Como o transportador está obrigado a seguir os passageiros, as bagagens e a carga, nada o impede de cobrar um *ad valorem* sobre a bagagem declarada. Ambas as partes estariam garantidas em caso de perda. O passageiro receberia aquilo que ele mesmo avaliou e o transportador pagaria apenas aquilo que aceitou.

Em conclusão e relançando o olhar para o passado, desde a criação do Ministério das Aeronáutica, nos idos de 41, acreditamos que o papel da aviação civil, como um dos pilares do poder nacional, tem cumprido a sua missão e se notabilizado por integrar

competentemente o poder aeroespacial bivalente e abrangente e que garantirá a segurança e a comunicação do Brasil no porvir.

Eu posso aqui também fazer outro adendo: desde 1944 que somos membros da Organização de Aviação Civil e estamos entre os dez membros e nunca perdemos essa cadeira. Hoje, o transporte comercial brasileiro é reconhecido mundialmente como um dos melhores. Posso fazer outro adendo e é fácil V. Ex<sup>as</sup>s verificarem: o transporte aéreo hoje é um transporte aéreo hoje é confiável, o que infelizmente não podemos dizer dos outros. O transporte aéreo é confiável no Brasil.

Feitas essas observações, coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - Agradecemos ao Tenente Brigadeiro João Felippe de Lacerda Júnior.

Sem mais delongas, quero passar a palavra ao Sr. Ramiro Tojal, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias, para sua exposição, ao que se seguirá a etapa de debates.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Bom dia, Senador José Agripino, Presidente da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, Srs. Senadores, para que tenhamos oportunidade de elucidar dúvidas apontadas na exposição do Tenente-Brigadeiro-do-Ar João Felippe de Lacerda Júnior, o Sindicato, em nome das empresas aéreas do Brasil, procurará apresentar, em algumas transparências, tanto informações da atividade de transporte aéreo no Brasil como informações comparativas com setores do transporte aéreo em outros países.

Para tratar dos pontos constantes da agenda, gostaria de iniciar com a questão tarifária. A indústria do transporte aéreo brasileira tem sido sistematicamente acusada de praticar tarifas muito altas. A tarifa aérea, como bem disse o Brigadeiro Lacerda, tem que ser compatível; ela é decorrente dos custos operacionais e também das características operacionais de cada um dos aviões, portanto. O que se passa é que uma boa parte dos custos da operação são custos que as empresas aéreas têm o poder, têm a capacidade de administrar. Temos possibilidade, por exemplo, de negociar os hotéis para hospedar os tripulantes. Quando nós fazemos compra de materiais, nós temos capacidade de administrar esses custos. Quando nós empregamos um maior número ou um menor número de pessoas, nós temos relativa capacidade de controle do negócio. Entretanto, existem custos que extrapolam completamente o controle das empresas. Sobre esses custos, sobretudo, precisamos discutir.

Eu queria começar com um dos principais componentes de custo do transporte aéreo. O transporte aéreo tem as seguintes características: ele usa capital intensivo, mão-de-obra intensiva e energia intensivamente. Uma aeronave consome determinada quantidade de combustível para ir do aeroporto "a" para o aeroporto "b" e não temos muito controle sobre isso. Isso se altera, numa fração muito pequena, em função de uma temperatura maior ou menor, de um maior ou menor volume de passageiros a bordo, mas a especificação da aeronave diz que ela vai consumir determinada litragem. Portanto, aqui está o primeiro problema sério para a aviação comercial brasileira: nós usamos, no Brasil, aeronaves muito semelhantes às americanas, mas o querosene de aviação, no Brasil, custa quase que o dobro do preço do querosene nos Estados Unidos. Por que isso? Compramos um querosene aqui no Brasil hoje na faixa de US\$0,27 por litro, o que dá US\$1 quase o galão americano. Nos Estados Unidos, o galão americano para a empresa custa de US\$0,56 a US\$0,60. A maior parte do diferencial de preço, a quase totalidade do diferencial de preço corresponde a impostos indiretos embutidos no preço do querosene que a Petrobrás nos vende. Esse preço foi construído pelo antigo Conselho Nacional de Petróleo, hoje Departamento Nacional de Combustíveis.

A nossa aeronave no Brasil, que tem uso intensivo de combustível, coloca cem passageiros a bordo para fazer uma viagem de Brasília para São Paulo, por exemplo, vai andar mil quilômetros e consumir exatamente o mesmo combustível de uma viagem de Miami para Orlando, ou alguma coisa parecida, com a mesma distância, e vai gastar 70%, 60%, 80% 90% mais. E tem mais: esse preço, que está comparado, é só de aeroportos principais do Brasil. Quando se pega um aeroporto interiorano, por exemplo, Santa Terezinha, Tocantins/Palmas, o preço, além da tabela, é acrescido dos custos de transporte e de armazenamento dessas cidades de baixo volume e distante das refinarias. Chegam, muitas vezes, esses preços serem o dobro do tabelado.

Então, quando se fala: vamos fazer aviação como fizemos em 1976, vamos implantar uma aviação interiorana, muito bem. Só que temos uma pequena dificuldade: o querosene para a TABA, uma empresa que está em dificuldades lá no Norte; para a Tavares, que está no Oeste; para a Brasil Central, que está em Tocantins; para a Rio Sul, que está no interior do Rio Grande do Sul, muitas vezes, é mais do que o dobro do preço tabelado.

Um outro componente do transporte aéreo, de difícil controle, é a questão de seguros. Quando se importa uma aeronave para o Brasil, importa-se geralmente financiada e, além de tudo, para se poder operar essa aeronave, para não se correr risco sem a cobertura do seguro, tem-se que fazer um seguro completo da frota. Esse seguro no Brasil é feito numa companhia de seguros brasileira, que é obrigada, por falta de escala econômica, a fazer o resseguro no Instituto de Resseguros do Brasil, uma autarquia até hoje. E o Instituto de Resseguros do Brasil, por incapacidade econômica, é obrigado a repassar, no mínimo, 90% do valor desse resseguro a uma companhia ou a um conjunto de seguradores ingleses. Ao fazer isso, o segurador inglês olha o Brasil com a verdadeira escala econômica que tem o Brasil; e olha os Estados Unidos, por exemplo, com a verdadeira escala econômica que tem os Estados Unidos.

Então, chegam ao Lloyd frotas de US\$20 bilhões, US\$ 30 bilhões do mercado americano, e chega ao Lloyd uma frota para segurar de um bilhão de dólares e pouco, de US\$2 bilhões, US\$ 3 bilhões, um décimo do valor americano. O que se passa? A taxa de seguros no Brasil, como estamos: vendo, em média, para empresas de grande porte - porque as pequenas pagam muito mais ainda - é 50% mais cara do que a taxa do mesmo tipo de avião americano.

Escala econômica. Incapacidade de segurar no mercado brasileiro. Fora do nosso controle. Pelo contrário, já tivemos uma situação muito mais grave. E as empresas brasileiras pela proficiência, pela competência, pela falta de acidentes, têm ganhado, e muito, em redução dessas taxas. Posso assegurar a V.Ex<sup>as</sup>s que essa taxa de 0,1875, do valor de mercado do avião, já foi 0,5%. Conseguimos reduzir a um terço do que já foi. Por quê? Porque somos extremamente competentes com relação à proficiência, à segurança de vôo.

Outro fator extremamente complicado em relação aos custos operacionais do Brasil, em comparação com nações do mundo desenvolvido, é que o Brasil é comprador marginal de aviões. Ele não define o modelo de avião e não constrói o avião. Nós compramos o avião no mercado americano e compramos o avião no mercado europeu.

Pois bem, o americano operando está ao lado das fábricas. Para cada aeroporto nos Estados Unidos, existem representantes de fábricas de equipamentos, de aeronáutica e de avião. O estoque - pneus, freios, lâmpadas - que as empresas aéreas norte-americanas costumam manter, então, é di-

nuto. A empresa brasileira, não! Da mesma forma que a falta de uma turbina, a falta de um anel, um o<sup>r</sup>ing, de meio cent de dólar pária um avião de US\$30 milhões no chão. Portanto, a empresa brasileira, em média, para cada dez ou quinze aviões, tem que manter até 15% do valor desses aviões em material no solo, em material no estoque do lado da base principal da área de manutenção. Do contrário, a frota não voa. O americano não precisa disso.

O quarto ponto, muito importante também de observar-se, são os encargos sociais no Brasil. A empresa aérea não administra o encargo social. É impossível, Senadores, fazer-se qualquer coisa com os encargos. Está-se tentando alguma novidade no Brasil - não da nossa parte -, mas há um conflito em discussão. Os encargos, nos Estados Unidos, sobre as folhas de salários estão na faixa de 47%. No Brasil, segundo dados recentemente publicados pelo ex-presidente do Banco Central, atingem mais de 100% sobre o salário.

Notem, senhores, notem que não é completamente "regionalizável" o salário do aeronauta. Quando formamos um piloto ou co-piloto, um mecânico de avião, ele tem um mercado internacional na mão. Nós investimos milhares de dólares para formar um piloto, milhares de dólares para formar um co-piloto, milhares de dólares para formar um mecânico. Se não pagarmos um salário relativamente compatível com a sua formação, ele procura emprego seja na Argentina, seja na Austrália, seja na Europa, seja em outro lugar do mundo e vai ter esse emprego.

Então, não existe a possibilidade de a indústria pagar salários acentuadamente menores do que os salários americanos para o cidadão fazer aqui o mesmo trabalho que faz nos Estados Unidos. Piloto de 737 no Brasil ganha entre US\$3 mil e 500 e US\$4 mil por mês de salário e o americano ganha entre US\$5 mil e 500 e US\$6 mil de salário. É maior nos Estados Unidos? É. Só que, ao acrescentarem-se 100% de encargos ao salário de US\$4 mil, ele vira US\$8 mil. Quando se acrescentam 47% de encargos nos Estados Unidos, são os mesmos US\$ 8 mil.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - A empresa não, é só o piloto.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Estou me referindo a piloto, co-piloto, mecânico, especialista, engenheiro aeronáutico...

Só para o senhor ter uma idéia, a parte operacional do transporte aéreo - o piloto, os comissários e os mecânicos especialistas - representa, na folha de salários, 70%. Todo o resto representa 30% e,

muitas vezes, é terceirizado. A parte técnica não é "terceirizável".

Nós vamos comparar algo de muita importância. Da mesma forma que uma empresa americana precisa de capital de giro, qualquer empreendimento precisa de capital de giro. Hoje, no Brasil, conhecemos os juros que estão praticando; é até covardia falar disso aqui. A empresa aérea que estiver precisando de capital-de-giro está fadada ao colapso. Está fadada ao colapso. Se for ao banco buscar dinheiro para salvar a empresa aérea, ela quebra. Nós vamos ver depois a situação em que estão as empresas que fizeram isso. Vou mostrar como está o conjunto da indústria.

Não dá para comparar. Se a American Airlines ou se a United Airlines, nos Estados Unidos, for ao banco pedir US\$100 milhões hoje, leva por *libor* menos um. No Brasil são 2,5% ao mês, dos quais pelo menos 1% é juro puro e 1,25% é inflação. Se Deus quiser, permanecerá assim ou ficará menor ainda. Hoje, para a empresa média, os juros, no Brasil, são de 40% ao ano. Então, não dá para comparar.

Outro item: custo de aquisição de uma aeronave Boeing 737-300. Chegamos, agora, no custo mais importante, que é o custo de capital dessa indústria. Essa indústria caracteriza-se pelo seu capital intensivo. Bens que adquirimos por milhões de dólares, por ter uma tecnologia extremamente avançada, uma durabilidade de dez, quinze, vinte anos.

Vou citar um exemplo. Nós operamos com um avião que a American Airlines também opera. Nós temos uma frota que não chega a vinte aviões. E a American Airlines, no ano em que foi lançado o avião, fez uma compra de setenta e cinco aviões. Então, está operando com setenta e cinco aviões. O Boeing 737-300, que é um avião maravilhoso para o Brasil, é um avião típico do Brasil, nunca sai por menos de US\$32 milhões, porque nós compramos em pequena quantidade. Nos Estados Unidos, no mínimo, a American Airlines, ou quem for comprar na escala de 100 ou 200 aviões, paga US\$28 milhões. Ambos financiarão. Para nós, devido aos problemas que passamos em passado recente, sobretudo em nível de dívida-Brasil, risco-Brasil, não há financiamento maior que doze anos. Por quê? Porque há o risco de o Brasil tentar recuperar o capital o mais rapidamente possível, além do que, nós também chegamos lá - temos que reconhecer - descapitalizados por uma série de questões que ainda estou explicando, que são fatores anteriores, e pela inflação de um passado muito recente. E chegamos para pedir financiamento de 100%. Ninguém tem 20% de (?) para dar num avião, e os americanos têm.

O que se passa? Eles oferecem 12 anos aqui e 20 anos lá. Nós pagamos risco-Brasil taxa de *spread*, mínimo de 4, para *libor*. Se puser, aqui, o *prime*, o *spread* é um pouco menor, só que o *prime* já sai de 6,5 e o *libor* de 5,5. Eles pagam *libor* mais 0,25 no máximo. A United Airlines compra avião com *libor* de menos de 0,25. Dinheiro de banco para banco.

Compromisso, então, mensal de uma compra dessa. Nós pagamos US\$400 mil pelo avião e eles pagam US\$200 mil. Valor final do avião: para eles, com 20 anos pagando juros, o preço do avião fica em US\$49 milhões. Nós, com 12 anos, temos que pagar US\$54,6. A sobrecarga é extremamente maior.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Isso vale para leasing?

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Leasing é outra operação, mas no leasing, também, a nossa taxa é, no mínimo, 10% maior que a taxa americana. No mínimo, Senador!

Isso aqui faz parte de 10% do custo fixo da companhia, só 10%, mas são todos equipamentos de solo, aquilo que V. Ex<sup>a</sup> viu: trator que puxa, uma empilhadeira de carga, o gerador. Alguns desses produtos foram nacionalizados e, portanto, não podemos importar e pagamos mais caro no Brasil do que lá fora, porque a escala de produção aqui é muito menor, mas é razoável que isso ocorra. É impossível que não ocorra se é que queremos que a indústria se desenvolva. Mas toda hora em que se olhar preço no exterior e preço no Brasil, os senhores vão ver alguma coisa perto de 47 de diferença. O menor, aqui, é 10% de diferença a maior que a empresa aérea brasileira paga sobre aquilo que pagam as empresas americanas, pelo menos (?), porque se não tiver, também não opera avião. E são 10% de investimentos em (?) fixo. Aí também entra a questão de sala, entra a questão de imposto de importação, no mínimo de 4,5%, custos que a companhia aérea não controla!

Por último, há um dado importante, que, até certo ponto, se não tiver uma explicação clara, parecerá que estarei atacando, agora, nosso Brigadeiro, Diretor-Geral do DAC: tarifa aeroportuária. Aqui é tarifa de pouso e proteção ao vôo de um Boeing 737 em vôos domésticos. Em Atlanta, em Los Angeles, em Miami, em Nova Iorque - nos aeroportos La Guardia e John Kennedy -, no Brasil, em aeroportos de segunda categoria e de primeira categoria. O único aeroporto, aqui, que é maior do que o do Brasil é o de Nova Iorque.

Essa taxa, no de Nova Iorque, é intencionalmente alta, para desestimular o uso do aeroporto, porque está congestionado. Estão querendo jogar o tráfego todo para Newark. Ali, meus senhores, os aeroportos são quase privados. Aeroportos que pegam dinheiro do capital do acionista, investem na infra-estrutura e depois colocam um taxa em competição com os aeroportos vizinhos, para pagarem essa operação e remuneração do capital. Trabalham muito justo para não ter esse risco.

No Brasil, os aeroportos são estatais, a obrigação de investir é do Estado e, senhores, não existe mais nenhuma verba no Orçamento federal para proteger os investimentos de infra-estrutura deste País. Isso está errado! O aeroporto faz parte do nosso patrimônio. Melhor aeroporto nos permitirá termos maior capacidade de transporte. Toda a comunidade lucra com ele mas, em vez de ficar no Orçamento, tiveram que colocar taxa para o aeroporto. Então, o usuário, contrariamente a qualquer outro investimento ou outro equipamento urbano... O aeroporto é equipamento urbano de uso da nação e está na taxa aeroportuária. Nos Estados Unidos - só para V. Ex's, terem idéia do que é isso, o coeficiente para investimento - o custo desse sistema dos poucos e da proteção ao vôo fica perto de 4, 5, 6% do valor da receita que eles auferem em cada avião. No Brasil já está perto de 7, 8 ou 9%. Por quê? Porque a tarifa aeroportuária que nós pagávamos até 1989 era 100. Puseram um adicional tarifário de investimento de 50%, que foi aprovado pelo Congresso Nacional. A nossa tarifa hoje é de 150%, em dólares, do que era em 1989, para se fazer investimentos, porque não há mais verba orçamentária. Isso está no preço da passagem.

Como V. Ex's viram - apresentei uns 7 ou 8 itens -, não adianta a empresa querer fazer milagre, porque não tem milagre, ela não consegue reduzir esse custo, a menos que se mude toda a legislação, a menos que se mude uma série de impostos no Brasil, a menos que haja uma boa reforma tributária, a menos que se restabeleça os investimentos e que o Brasil cresça e nós possamos comprar avião em competição com os americanos e possamos fortalecer o nosso mercado segurador, para que não tenhamos de repassar pelo menos 90% - tudo isso que dissemos. Assim a passagem aérea deixa de ser tratada como artigo de luxo.

Vejam: quando o querosene sai da Petrobrás, depois de preparado, depois de destilado o querosene, é acrescido ao seu custo 40% de imposto indireto para depois entregá-lo para as companhias aéreas.

Isso é transporte público, competência da União. Nós somos meros concessionários. É o Estado gravando a Federação.

Agora V. Ex's saberão por que as tarifas aéreas brasileiras são caras. Depois de todos esses gravames de custos incontroláveis, nós vamos comparar agora as tarifas do Brasil com as dos Estados Unidos e da Europa.

Tarifas aplicadas, em média, até mil quilômetros, tarifas que foram retiradas do Manual da IATA. As tarifas são públicas. Temos o Manual de Tarifas. Nós retiramos a mais alta tarifa do lata e a menor tarifa publicada. Eventualmente, alguém poderá dizer que fez uma viagem com uma tarifa menor. É o caso de ponta de linha, quando há interesse da empresa aérea em divulgar porque há um acordo, por exemplo, com a Disneyworld. A pessoa paga o trecho São Paulo-Orlando, e o trecho Miami-Orlando é de graça - o trecho entre Miami e Orlando custa 1, 2, 5 dólares. Então alguém diz: "Mas, aí, é muito mais barato nos Estados Unidos." Negativo. Nós poderemos ficar discutindo esse assunto indefinidamente, porque há muito o que dizer. Vamos dar olhada em alguns pontos.

V. Ex's pegam, no Brasil, o trecho Rio-São Paulo, ida e volta, 734 quilômetros. Tipo da tarifa: um, é a full, a tarifa do final de semana, que tem 50% de desconto. Isso está em moeda local; em real, 265 e 259, respectivamente. Nós preparamos essa tabela para neste mês de março. Por quilômetro, 37,69 e 22,60 a menor. Vejamos o exemplo de New York-Washington. Olhem a tarifa publicada para New York-Washington: 692 quilômetros, ida e volta, tarifa 1 e 2; 294 e 220. A distância é menor. Portanto, em dólares, está dando maior e por quilômetro dá 42,31. Frankfurt-Hamburgo; Europa: 827 quilômetros, maior tarifa em marco, menor tarifa em marco e em dólar por quilômetro. Paris-Leon-Paris, doméstica francesa: 800 quilômetros, tarifas 1 e 2, franco, 1.820 e 1.230, 367, 258, 45 e 32; Tóquio-Osaka-Tóquio, no Japão: 895 quilômetros em iene japonês, 28 mil, 25 mil, 336,33.

Por quê estou colocando a Rio-São Paulo? Porque a Rio-São Paulo, sozinha, é 20% do tráfego brasileiro. É de uma receptividade brutal. Nós vamos ter outras brasileiras.

Segunda faixa - vamos fazer uma comparação na faixa superior que é a faixa de distâncias que chamamos "médias". Essas distâncias que colocamos para aviação são "curtas". Brasília já entra na faixa "média", dos mil quilômetros.

Distâncias médias: Rio-Salvador-Rio, no caso brasileiro: 537, 429, 559 e 447 em dólares: 22 e 18.

A aviação tem essa característica: quanto mais longe a viagem, menor o custo por quilômetro. Portanto, podemos fazer menor tarifa por quilômetro. Por que o custo é menor? Só para os senhores terem uma idéia, para colocar um avião no nível de vôo e depois trazer o avião para o aeroporto, gasta-se uma quantidade de combustível sempre igual para qualquer que seja a etapa.

O freio. O freio, nos aviões modernos, são todos feitos a carbono, com o sistema ABS, extremamente seguros, eficientes e necessários, mas ainda caros. O freio a carbono para a Aeronáutica ainda é pouco empregado ainda. Em alguma hora teremos avião só a carbono. Mas, enfim, é material para dar leveza. O que acontece? Num dos aviões que operamos, cujo freio é todo de carbono, o preço de uma frenagem para parar o avião é equivalente a 20% da hora de vôo para uma etapa de 500 quilômetros. Para uma etapa de mil quilômetros, duas horas, isso caiu de 20% para 10%. Então, quanto maior a distância, menor o custo por quilômetro. Portanto, podemos fazer uma tarifa menor.

Aí, temos essas duas comparações. Na nossa Rio-Salvador, com 2 mil e 400 quilômetros, custa quase o mesmo que uma New York-Chicago, com 2 mil e 300 quilômetros. Na Itália, uma distância de 1.700 quilômetros, menor a distância e, portanto, o preço tem que ser um pouquinho maior - a tarifa é igual. Deve ser tarifa típica de inverno. Tóquio-Saporo-Tóquio: mesma faixa de preço, aliás, maior que o nosso. Barcelona-Sevilha: também menor. A Ibéria está quebrada, tem razão, deve estar com tarifa de inverno. Buenos Aires: todo mundo sabe da situação da Aerolineas Argentinas. São baixas tarifas, depois discutiremos esse assunto...

Agora, vamos às tarifas que chamamos de distâncias longas: acima de 2.500 até 6.000 quilômetros. No caso de São Paulo-Manaus, Atlanta-Los Angeles-Masatlan, Buenos Aires-Ushuaia e Kawashima-Saporo-Kawashima. A tarifa brasileira, novamente é outro de exemplo de destruição da própria empresa, porque o Estado paga a conta. Depois iremos discutir isso. A não ser no caso das Aerolineas Argentinas, em todos os demais temos tarifas compatíveis, apesar de todos os nossos custos maiores.

Fizemos questão, acho muito importante agora, a idéia de termos idéia do tamanho do transporte aéreo que estamos falando.

Senhores, esse é comportamento do tráfego aéreo brasileiro e, isso está medido em passageiro/quilômetro. Quer dizer: é medida do número de passageiro - 17 milhões de passageiros a que o Bri-

gadeiro fez menção pelos quilômetros que cada um deles percorreu de avião. O senhor vê, então, que nossa etapa média no Brasil está perto de mil quilômetros, ou seja, Rio-São Paulo ou São Paulo-Belo Horizonte, Rio-Brasília, São Paulo-Brasília. É aí que está o grande contingente, que puxa a média para baixo. E o Brasil, depois dos anos 90 - não temos os dados de 1995; só usamos dados do DAC, porque o O DAC fecha os dados agora nos meses de abril e maio, dos anos de 1995. Em 1995, cresceu 26%, mas, sem dúvida, teve uma grande crise em função do plano do Governo Collor e começou a sua recuperação a partir de 1992 para 1993. E agora estamos muito próximos de voltar ao patamar de 1989, porque o tráfego este ano, tudo indica, cresceu 26%.

Vou mostrar agora o comparativo que significa como o Brasil tem-se desempenhado. O que a indústria faz? A indústria tem feito o possível para guardar os parâmetros de produtividade mundiais, e os convênios de produtividades mundiais de tráfego oferta e aproveitamento dos lugares oferecidos. A indústria, com a crise, teve alguma dificuldade no primeiro momento. Então, ela vem aumentando a sua oferta de 1991, teve que ir correndo diminuir o número de aviões. A Varig devolveu aviões; a Transbrasil devolveu aviões; a Vasp também devolveu aviões, para poder acomodar a oferta, a demanda que estava caindo e manter esse coeficiente que é o coeficiente médio de aproveitamento dos vôos. O Brigadeiro ditou que a nossa tarifa no Brasil é estabelecida para que o empate zero a zero, quando o aproveitamento é quanto, Brigadeiro?

**O SR. JOÃO FELIPE DE LACERDA JÚNIOR** - Entre 50 e 54.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Então, isso depois da revisão da política tarifária de 92, porque até então nós estávamos com uma defasagem de 30% crônica, desde o Plano Cruzado. V. Ex's vão ver o que aconteceu com o patrimônio líquido dessa indústria.

Então, essa indústria esforçou-se o máximo para se manter. E quando o senhor vê ali o que é rentabilidade operacional das operações da companhia. Se nós conseguimos - e não foi fácil conseguir -, não conseguimos sempre manter os 54 estabelecidos pelo Governo. Rentabilidade de zero, de um, de 2% e essa fase aqui não vale porque o (?) era mais de 70. Perdemos dinheiro todos esses anos até os anos 90.

Então, na questão de escala sobre a qual tinha falado. Nós ainda decrescemos. Isso aqui é American Airlines, na rede doméstica americana apenas. A American Airlines é alguma coisa perto de 20 ve-

zes maior do que a Varig; a Delta é 18 vezes maior do que a Varig; a United é 15 vezes maior do que a Varig, no tráfego doméstico. Essas são escalas econômicas numa atividade cuja predominância é o fator capital em que nós comparamos tarifa.

Resultados dos balanços da indústria de 1988. Como contei para os senhores, em fevereiro de 1992, depois de sete anos de a tarifa estar sendo controlada pelo Ministério da Fazenda, devolveram parcialmente ao Ministério da Aeronáutica o direito de estabelecer a tarifa necessária para as empresas aéreas não morrerem. Isso foi no dia 13 de fevereiro de 1992.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Não foi nesse período que a PanAm caiu em falência?

**O SR. RAMIRO TOJAL** - A PanAm fechou em 90.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - É só para tomarmos um certo cuidado, porque, quando falamos isso, a bolsa aqui caiu quando caiu a de Nova Iorque. E aqui é porque alguém falou mal do balanço do Banco Nacional.

É para vermos que esse período parece que foi meio complicado na aviação internacional. Não há nada a ver com o Collor.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Não, Senador, tudo teve a sua crise. O preço do querosene aumentou, só que, no Brasil, aumentou o dobro e o número de passageiros caiu. Mas, então, chegando perto de meio bilhão, todo mundo está dizendo que a indústria está rica e, em 1994, perdemos US\$67 milhões num conjunto.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Pode passar rápido o balanço, porque ele é um tanto desacreditado.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Não, não. Isso é resultado operacional. Outro tipo de receita é só para a despesa; o balanço está aí, patrimônio líquido da indústria. Tinha patrimônio líquido positivo, foi perdendo, acumulando prejuízo e, hoje, temos na indústria um conjunto líquido de patrimônio, em 1994, de US\$770 milhões. Este ano talvez, se Deus quiser, a indústria fature no conjunto US\$50 milhões. Isso diminuirá para US\$726 negativos, quase US\$1 bilhão. O que não foi juro, foi falta de tarifa, e o Brasil sendo acusados de manter tarifas altas.

Quase US\$1 bilhão para voltar a zero, e, depois, chega um americano e diz: "Olhe, venda-me 10 aviões?". Peço que me mostre o seu balanço, para que eu possa saber como é que ele vai me pagar. Ele me apresenta isso aqui. Pelo amor de Deus! É o dobro do juro, para quem apresenta um balanço deste nos Estados Unidos.

Há esforço desta indústria para poder compensar parte dos custos que estão fora do nosso contro-

le; consideramos o número de funcionários: em 1991, eram 44 mil, e, em dezembro de 1995, esse número era de menos de 30 mil funcionários das empresas aéreas. Houve um esforço para aumentar a produtividade, às vezes, com a dispensa de pilotos Varig, Vasp e Transbrasil, com altíssimos know how; esses pilotos, de menos de 40 anos, foram dispensados para que essas empresas aéreas pudessem enfrentar a crise econômica em nosso País. Vejam bem: gasta-se mais de US\$150, US\$200 mil para formar cada um deles. Aí vem: Ah, bom, mas também a sua tarifa tem que ser maior ou está parecida, mas a sua produtividade é muito ruim. Com toda aquela diferença de escala!

Temos aqui empresas nacionais e congêneres estrangeiros; passageiros (?) por funcionário. A Cathay Pacific, que é a empresa com maior produtividade em termos de rotas mais longas, 2.300 passageiros/quilômetro pago por funcionário; e, no Brasil, as nacionais têm 1.123, o que representa 50%. Em compensação, tem muita empresa famosa aqui que ficou aquém da expectativa, por exemplo, Malaisian Airlines, SwissAir, a nossa famosa Ibéria e a SaudiArábia.

**O SR. (Não Identificado)** - E as americanas?

**O SR. RAMIRO TOJAL** - A americana está nessa faixa aí, 20, 30% maior do que a brasileira, por causa da escala. A Cathay Pacific é a maior empresa do mundo em termos de resultados, depois a Cingapura Airlines. Essas duas são as maiores. Todo mundo que fala de lucro no Brasil tem vergonha de mostrá-lo aqui. A Cathay Pacific acaba de montar uma empresa de leasing para alugar avião para gente e fez uma comprinha de 77 aviões, no valor de US\$140 milhões cada. Tem caixa de US\$10 bilhões para sobreviver no futuro.

Por quê? Porque o investimento é brutal. Uma máquina de que o Dr. Fontana precisa para vôo internacional, é brincadeira de US\$140 ou US\$160 milhões cada uma, sem peça de reposição e sem treinamento. E se não fizer isso, todo ano sairá do Brasil US\$3 bilhões em divisas, porque os americanos é que farão o transporte inteirinho para nós.

Aqui para comparar de novo a produtividade. Temos aqui no Brasil, empresas de médio porte nacionais, com todas as dificuldades passando as empresas mundiais de médio porte. Essas aqui são American Airlines, United Airlines, Lufthansa, Cathay Pacific, Cingapura Airlines, e estamos aqui arrebatando, passando por cima deles, mesmo com todas as nossas dificuldades em termos de produtividade.

Aqui, senhores, todo mundo agride que a indústria não tem regularidade e pontualidade. A primeira vez que vim ao Congresso Nacional, acompanhando o meu Presidente da época, da Vasp, em 1973, trouxemos isto, e o Brasil, naquela época, já era melhor que o resto do mundo. Está aqui a comparação entre o Brasil e os Estados Unidos, não há um só mês, no último ano, em que tenhamos tido uma pontualidade menor do que a deles. Aqui está escrito, simplesmente, o seguinte: em média, para cada 100 vôos programados, atrasamos de fato 10, e o americano atrasa, em média, 15.

Há uma coisa que não é feita aqui no Brasil porque o DAC não permite. Nos Estados Unidos, os vôos entre 7 e 10 horas da manhã, por exemplo, de Dallas para Atlanta ou para Chicago, têm o tempo dilatado em, pelo menos, 45 minutos na tabuleta. O passageiro recebe um aviso de que o tempo de vôo será de 2h45min. No Brasil, este tempo de vôo será de 2 horas. Por quê? Porque, lá, eles descontam os 45 minutos que permanecem no solo, lá, um entra na fila do outro. Aqui, nós não fazemos isso. Mas já existe fila em muitos dos nossos aeroportos, consequentemente, o atraso também. Há o atraso causado por fatores climáticos, por exemplo, o aeroporto de Curitiba fica fechado, às vezes, até uma semana.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Então, eu sou azarado. (Risos.)

**O SR. GERSON CAMATA** - Muda para o Espírito Santo, Senador. (Risos.)

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Nobre Senador, isso aqui é estatística séria, é estatística computadorizada; isso aqui depende se eu pago ou não pago multa por atraso, de tarifa aeroportuária e de espaço aéreo. O DAC controla isso aí automaticamente pelos portões de embarque, isso ocorre quando a torre de controle da autorização para o avião virar e, quando ele toca do outro lado, há um registro na de quanto é. Ninguém tem de perguntar nada para ninguém. Os vôos são repetitivos.

**O SR. (Nâc Identificado)** - Isso vale para o terminal (?).

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Vale para tudo. V. Ex<sup>a</sup> está acostumado a voar na hora do pico, de manhã e à noite, por isso, V. Ex<sup>a</sup> embarcará em vôos atrasados; entretanto, nos Estados Unidos o atraso é maior.

Vamos mostrar os melhores do mundo e o Brasil. Em relação à Ásia, onde há problemas climatológicos muito sérios, o Brasil, em cinco anos de comparação, apresenta melhores resultado em média, no conjunto. Não temos dados de 1995, temos dados anteriores.

Outra questão que nos tem dado muito trabalho para resolver são as reclamações de passageiros. O número de reclamações por 100 mil passageiros transportados, no Brasil, é de 3,45 para 1,35. Nos Estados Unidos, é melhor do que aqui, só porque aqui faltam dados preciosos que nós não conseguimos levantar para fazermos a comparação. Até 1991, esse foi um problema seriíssimo; depois, com o aumento do número de aviões, com a dilatação do tempo de vôo no papel, houve uma diminuição.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Não gosto de fazer essa comparação não, porque, nos Estados Unidos, se reclamarmos, a coisa funciona; aqui, infelizmente, não é bem assim.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Vai funcionar.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Lá existe o juizado de pequenas causas que dão lugar até a alguns absurdos de vez em quando.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Agora, ocorrência com bagagem. A Varig nos cedeu os seus dados para que pudéssemos compará-los com os das empresas americanas, porque tem um histórico mais amplo.

Nós estamos bem dentro da faixa: em cada mil passageiros, 6 têm problemas com bagagem no Brasil; 5,1, têm problemas nos Estados Unidos. Há muita semelhança entre os dois, embora, lá, tudo funcione eletronicamente e haja muito investimento em aeroportos. Aqui, quando descemos no aeroporto nós temos de fazer força para colocar a bagagem na mão do passageiro; lá, isso é feito através de uma correia eletrônica, controlada, etc, representando investimentos de bilhões de dólares em aeroportos. Gostaria de dizer quanto perdemos com índice de ocorrência de no show.

O Brigadeiro referiu-se a uma parte, mas deixou de tocar na parte essencial. O overbook, no Brasil, é calculado em função disso aí, é uma tabela matemática. Não tem nenhuma dificuldade. Registro vôo por vôo da minha empresa - a Varig anota, a Transbrasil anota -, e controlo o ano inteiro, semana por semana. Na aviação é como cinema, tudo se repete toda semana. O número de passageiros é controlado semana por semana. Faltaram 10, faltaram 8, faltaram 14, e vai passando para a reserva. O coeficiente básico é de 20% e o máximo é de 30%. Faltaram 14 passageiros sistematicamente, estavam faltando 11, o overbook autorizado passa de três para quatro lugares, passa de quatro para cinco.

Isso é feito para que não ocorra uma perda total. É uma barbaridade! São 14% no internacional, 22% no aeroporto de Brasília; para cada 132 lugares

que nós reservamos, no Boeing do Dr. Omar aqui em Brasília, perto de 28 pessoas não aparecem.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Os parlamentares ajudam nisso. (Risos.)

Mas também não viajo porque quero, e nem sou empregado das companhias de aviação. É que a minha função, muitas vezes, como a de qualquer pessoa, leva a isso.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - E o que fazemos? Tentamos perder menos de um terço, Senador.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Estou só querendo dizer que, quando se tratar de Brasília, observem bem esse detalhe, porque, senão, vão ficar pensando que os brasilienses são irresponsáveis.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - A observação de V. Ex<sup>a</sup> é muito procedente.

Aqui temos uma máquina para tentar resolver problemas. O nosso overbook também é menor, senão estariam perdidos. Era isso que eu queria mostrar a V. Ex<sup>as</sup>.

Estão presentes aqui vários presidentes das diversas empresas aéreas; eles pediram-me para falar em nome de todos e para ser o mais genérico possível. Eles se colocam à disposição para tentar responder a toda e qualquer pergunta de V. Ex<sup>a</sup>. Se houver alguma pergunta a ser feita por escrito, por favor, façam-na. Precisamos de uma ajuda de V. Ex<sup>as</sup>; esperamos que entendam e confiem no transporte aéreo, para poderem criticar o que for passível de críticas, mas também para nos ajudar a sobreviver.

Muito obrigado pela atenção. Espero ter cumprido o horário determinado pelo Presidente desta Comissão.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - Gostaria de agradecer ao Dr. Ramiro Tojal, Presidente do Sindicato das Empresas Aeroviárias, pela objetiva exposição.

Quero, em nome dos membros da Comissão, solicitar, não sei se é possível, uma cópia das transparências com essas tabelas, esses valores, porque as transparências são efêmeras. As tabelas comparativas são muito importantes para a nossa Comissão. É possível tirar uma cópia?

Agradeço ao Dr. Ramiro Tojal pela exposição.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Cem por cento do que foi mostrado está aqui, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - Vamos iniciar a fase dos debates.

Estão escritos os Senadores Vilson Kleinübing, Valmir Campelo, Ney Suassuna, Mauro Miranda, Roberto Freire e Gerson Camata.

Quero esclarecer que estão presentes, além do Brigadeiro João Felippe de Lacerda Júnior e do Dr.

Ramiro Tojal, os Presidentes da Varig, Dr. Fernando de Souza Pinto, da Vasp, Dr. Wagner Canhudo, da Transbrasil, Dr. Osmar Fontana e o Sr. Armando Luccenti, Diretor da TAM, a quem podem ser endereçadas as perguntas.

As perguntas terão um tempo de formulação de cinco minutos, com cinco minutos para resposta; uma réplica de dois minutos e mais uma réplica de mais dois minutos, para que os assuntos fiquem, suficientemente, esclarecidos.

O Dr. Ramiro Tojal acaba de perdir-me para informar aos Srs. Senadores que o Dr. Rolim, Presidente da TAM, está ausente, pois sofreu um acidente e está com uma perna quebrada.

Concedo a palavra ao Senador Vilson Kleinübing, autor do requerimento.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Sr. Presidente, Srs. Senadores, senhores expositores, depois desta exposição fica difícil até fazer perguntas, porque está tudo bem na aviação brasileira.

Quero começar, dizendo o seguinte: todos temos orgulho das nossas empresas aéreas. Temos orgulho das nossas empresas aéreas, e eu, como catarinense, tenho orgulho especialmente de uma porque nasceu em Santa Catarina, que é a Transbrasil. E nós queremos que vocês continuem crescendo, melhorando, e que os aeroportos fiquem melhores, porque nós vivemos disso. Nós só vivemos disso.

Essa convocação foi colocada no final do ano passado. E foi um período de muito azar para o cidadão Vilson Kleinübing, em termos de aeroportos. Peguei vários vôos atrasados no final do ano passado. O que eu peguei de empresa me dizendo que o avião estava parado porque havia um problema no banheiro, e não era banheiro, era uma conexão que estava esperando.

O plano de Florianópolis não existe. Ainda não passamos por Curitiba. É raro o vôo de Florianópolis passar por Curitiba. E é raro o aeroporto de Florianópolis fechar. Muito raro. Aliás, é porque espera conexão de Curitiba. É isso que não está colocado nos mapas. Quer dizer, o vôo de Florianópolis a São Paulo agora pára porque o de Curitiba não chegou, pára porque não veio o de Foz de Iguaçu, pára porque não veio o de não sei onde. Isso criou um problema de atraso.

Foi um período difícil o final do ano passado. Houve momentos em que tive dificuldades no aeroporto para saber o que estava acontecendo e me dei conta de que não havia com quem reclamar. Reclamar para quem? O rapaz que está lá, ficamos até

com pena dele porque cai todo mundo em cima do coitado do rapaz. E numa noite daquelas tive que acalmar meus companheiros de vôo, dizendo: "Mas ele é um funcionário, não tem nada a ver com isso. Está aqui tentando resolver o problema". Foi uma barbaridade no final do ano passado.

Estrategicamente, não sei o que aconteceu, no final do ano tivemos dificuldades de trazê-los aqui para dar essas informações, veio o recesso, etc., e o Presidente acabou convocando agora. E também era um período complicado para nós todos. Havia muito mais senadores que gostariam de estar aqui hoje, mas estamos numa semana complexa aqui no Congresso, muito complexa. Hoje haverá convenção de Partido político aqui, o Presidente, viajando pelo exterior, levou parlamentares, os Líderes dos Partidos estão todos com um programa na Alemanha, convocados pela Fundação Konrad Adenauer. Por isso até o quorum aqui está reduzido. Mas esse é o primeiro ponto.

Fico imaginando, se alguém perde três horas por atraso, ele reclama para quem? Segundo, se a empresa é multada por essas três horas de atraso. Parece que os senhores disseram que já houve multa.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Claro.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Eu queria saber se a multa é razoável, se a multa é daquelas expressivas.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Hoje em dia é expressiva.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Bastante expressiva?

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Bastante expressiva. É expressiva hoje em dia. Eu citei que no começo da década de 90 eram irrisórias as multas das empresas. Hoje em dia são expressivas.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - O senhor poderia mandar a tabelas dessas multas para nós?

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Mandarei.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Talvez possamos melhorar mais essas multas e o senhor terá mais receita. Segunda questão, para quem eu reclamo no aeroporto?

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Em todo aeroporto da Infraero e outros existe um serviço de aviação civil.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Não tem alguém lá, um inspetor, com quem se possa reclamar?

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Tem, tem inspetoria nossa. É SAC - Serviço de Aviação Civil; além dos funcionários da Infraero também.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Se reclamar, o que vai acontecer? Ele vai registrar?

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Há um registro próprio que vai encaminhado ao DAC.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - O senhor pode registrar. Lá existe um livro que tem folhas numeradas do Serviço de Aviação Civil, e ninguém pode mexer nesse livro. O livro é reportado semanalmente para o DAC.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Os senhores já deram uma explicação. Eu tinha aqui uma série de perguntas nessa área mas os senhores já deram algumas explicações. Eu, aqui em Brasília e em alguns lugares em Florianópolis, é difícil uma semana antes pedir uma reserva e na ocasião ficar na lista de espera. E chego para minha família, para minha mulher e meus filhos, e digo: "Não vão porque tem lista de espera. Deixa que o pai vai porque, sendo senador, é mais fácil". Às vezes eles encontram outro vôo. Isso já me ocorreu, deixar a família lá, ir para o aeroporto, conseguir lugar para mim, entrar no avião e ver que tem dez lugares vazios.

**O SR. (Não Identificado)** - É a múltipla reserva, como chamam.

**O SR. (Não Identificado)** - Seria inimaginável a empresa não querer ocupar os lugares.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - Gostaria de sugerir ao Senador que dirigissem as perguntas para que pudéssemos ordenar melhor os trabalhos.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Esse depois vou falar pessoalmente.

Agora, o segundo ponto. O serviço de terra no Brasil é muito pior do que o dos Estados Unidos. A fila é muito maior. Nos aeroportos dos Estados Unidos, deixa-se a bagagem ao lado do táxi, ela já é etiquetada, é colocada num buraco e o homem desaparece. A pessoa não precisa carregar aquele enorme trambolho na mão. O check-in é muito mais rápido.

É impressionante como a qualidade do serviço de terra no Brasil perde - se colocarmos essa estatística - feio, mesmo que o senhor me diga que tecnicamente os aeroportos brasileiros não foram preparados para colocar a bagagem como se coloca em Nova Iorque. O check-in é uma tragédia!

Faço essa colocação para os donos das empresas. 'As vezes, telefone para o meu pessoal aqui

e digo que quero fazer um vôo. Então, peço que me mandem um PTA para a agência da Varig, em tal lugar, no aeroporto tal. Nunca uso a minha carteirinha para dar um cartão, nunca fiz isso. Entro naquela fila para, depois, o sujeito me dizer que é em outro lugar ou, às vezes, dizem: "Por que o senhor não me disse antes, porque já estaria aqui no caixa". Era só pagar. Então, entro na fila às vezes até correndo o risco de perder o vôo - estamos sempre correndo com essa história de vôo. Isso é para dar uma idéia do que é o serviço de terra.

As perguntas sobre tarifas vou deixar o meu companheiro Roberto Freire, que tem uma pergunta mais específica, fazer. Mas gostaria que vocês dessem uma explicação a mais, já que vou pegar esse trabalho para examinar, sobre o que é serviço de terra.

Ao nosso Diretor do DAC, gostaria de perguntar sobre o número de aviões pequenos que estão caindo. O que está havendo? Ontem, caiu mais um no Paraná, morreu todo mundo. Os pilotos não prestam? Os pilotos não estão preparados? Não há fiscalização? O que está havendo?

Quanto ao serviço de terra, deixarei para depois da leitura dos documentos.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - Concedo a palavra ao Brigadeiro Lacerda.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - A nossa frota de aviões executivos é a segunda do mundo. Os Estados Unidos vêm em primeiro, depois o Brasil. Temos uma região enorme, mas a maneira de tratar é a mesma. Existe um regulamento, o Regulamento nº 135, se não me engano, para essas aeronaves, que, praticamente, incidem nos mesmos das regulares. Quando forma, o taxi aéreo é obrigado a ter os mesmos documentos, passam pelas mesmas inspeções e as aeronaves são altamente fiscalizadas.

Nas regulares, os vôos são regulares, o piloto tem um treinamento mais regular. Nos outros, o piloto varia de local. Não temos acesso aos campos e entram nas nossas estatísticas. Qualquer acidente no garimpo entra na nossa estatística. É difícil encontrar alguém que queira pilotar no garimpo. Os campos são clandestinos, a aeronave aparece raramente num aeródromo controlado por nós. Então, é difícil, mas nas estatísticas eles entram. Só posso dizer que, hoje, a metade da nossa frota está no chão para vistoria. Não sei dizer direito o número de aviões. Temos 10 mil aeronaves; 5.400 estão interditadas para manutenção.

Temos uma fiscalização das aeronaves, mas há diversos acidentes. Não posso falar em acidentes

aqui porque ainda estamos vivendo o acidente dos Mamoras, cujo relatório, infelizmente, vou ter agora. Mas posso dizer o que já sei: a aeronave estava em dia, o piloto era habilitado, o co-piloto era habilitado. Isso eu posso dizer, estavam habilitados a operar aquela aeronave.

A vistoria das oficinas é feita. Temos curso de prevenção no Brasil inteiro. Dividimos as regiões por Serviços Regionais de Aviação. O Serviço Regional I é o de Belém. Damos palestras, vamos a aeroclubes, a escolas de formação de piloto falar sobre prevenção de acidentes:

Tenho essa documentação, posso mandar para V. Ex<sup>a</sup>. Isso ocorre anualmente. As inspeções são feitas regularmente, uma vez por ano, nas aeronaves, e o piloto se submete a check duas vezes por ano, a exame de habilidade. Agora, é muito difícil prever o erro. O acidente é uma sucessão de erros, isso todos sabemos. Não acontece com um único erro. É uma sucessão de erros. V. Ex<sup>a</sup> citou o acidente do Paraná, anteontem caiu um no Rio Grande do Sul...

Pois é, esse pousou dentro dágua...

**O SR. (Não Identificado)** - Houve um agora que...

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - ...ainda bem que se salvaram.

**O SR. (Não Identificado)** - Faltou gasolina. Caiu no mar.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Faltou gasolina.

Quer dizer, são coisas que não podemos prever. Como vou prever que o comandante decola e não verifica o combustível que tem? Não há como controlar isso.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - Concedo a palavra ao Dr. Ramiro Tojal.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Sénador, da mesma forma que nos referimos a insuficiências ou deficiências da infra-estrutura aeroportuária na parte de pistas e pátios, temos também que nos referir à parte de atendimento do usuário, o check-in, à parte da recepção e encaminhamento da bagagem entre a recepção e as aeronaves e entre as aeronaves e as salas de desembarque. No Brasil, ainda é menos mecanizado, porque não houve investimentos na área de mecanização em todos os nossos aeroportos. O aeroporto de Guarulhos é um pouquinho melhor, mas tem um problema sério na área de desembarque, até por falta de espaço. Muitas vezes, na área de desembarque do aeroporto de Guarulhos temos vinte vôos, porque é da natureza do transporte aéreo brasileiro, para poder compatibilizar os vôos

nacionais com os internacionais e as conexões - pois o Brasil é muito grande e os portões de entrada são poucos -, fazer com que os vôos cheguem quase sempre na mesma hora no período da manhã e saiam na mesma hora no período da noite. Precisaríamos, então, ter um volume de investimentos que ainda não foi possível ao governo brasileiro realizar. Então, como o senhor diz, pega a maleta do carro, joga num buraco e ela aparece no avião. Tudo é mecanizado. Aqui, não! Temos que levar a mala até o **check-in**, do **check-in** vai, por correia, até um certo ponto, depois disso, muitas vezes, vai para dentro de um **container** e depois vai para uma carreta ou **container**, para depois ser colocada no avião.

Além de tudo, no próprio sistema de **check-in**, faltam também os equipamentos eletrônicos de conferência de bilhetes. Ao chegarmos a um aeroporto internacional, a atendente emite o bilhete automaticamente. Ela não põe a mão. Nós ainda estamos preenchendo a ficha de embarque à mão, porque os aeroportos não têm capacidade, as empresas aéreas não têm capital suficiente para atingir o nível de tecnologia e atendimento mecanizado que existe lá fora.

Temos a observar que, nas horas de pico, o problema é mais grave, porque cerca de 80% dos viajantes vão a negócios, e homens de negócios querem ir de manhã e voltar à noite. Temos, então, pouca densidade de tráfego em horários concentrados nos aeroportos, onde geralmente os Senadores e Deputados estão, que é o horário da manhã, saindo de suas bases, e voltando à noite de Brasília para suas bases. Cerca de 80% dos homens de negócios estão sempre se movimentando entre 6 e 7h às 10h e depois entre 16 e 15h até 20h. Com essa concentração em aeroportos pequenos, que depois ficam às moscas durante o dia, inclusive o de Guarulhos, a sala de desembarque, que fica extremamente lotada das 5 às 10 da manhã, e às 15h não tem um único vôo chegando, o que vamos fazer mais? Então é uma questão da característica do transporte aéreo. Como isso melhora? Com o aprimoramento do transporte aéreo, que permitirá termos, como nos Estados Unidos, 24 horas por dia, um grande volume de tráfego. Então poderemos investir.

Observem bem o problema de nossas atendentes. As atendentes, por lei, só podem trabalhar 6 horas. Então tem que ter um grupo das 6 ao meio dia, outro grupo das 16 às 20h; como não posso parar, das 12 às 16h, tenho um terceiro grupo. E tenho que dar fim-de-semana para todas. Então, para cada posição que o senhor vê no **check-in**, tenho 4 mo-

ças, todas as empresas aéreas são obrigadas a ter, e só voamos das 6 às 24h. Como 4 vezes 6 é 24, pagamos o turno completo, porque a quarta é a reserva delas todas e o fim-de-semana. Bom, isso faz com que em hora de pico, em um aeroporto mal mecanizado, com problemas de deficiência de comunicação avião-aeroporto... O Brasil está entrando agora em uma área de maior volume de comunicação, o celular, uma comunicação mais rápida, e isso vai aliviar muito os problemas de fila de embarque, de fila no **check-in**, de fila para retirar bagagem e tudo o mais. Faltam investimentos.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Sr. Presidente, sem querer fazer muitas perguntas, porque quero que os companheiros também tempo para fazer suas indagações, faço uma observação ao nosso Tenente-Brigadeiro-do-Ar. Eu tive a oportunidade de, como governador, contratar um táxi aéreo em Santa Catarina, uma vez, e não sei como não morri naquele dia. O piloto era uma tragédia! E aquela foi penúltima viagem, porque na seguinte ele morreu. Essa empresa de táxi aéreo foi contratada para levar uma família de argentinos que tinha morrido num acidente na BR-101, e no aeroporto de Foz do Iguaçu, com os cadáveres a bordo, morreu ele também. Quer dizer, não sei quem fiscalizou aquele piloto, porque dava para ver que ele era terrível.

Segunda questão: dá para melhorar a questão de serviço de terra mesmo sem esse investimento. Eu até vou mandar sugestões.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Serão bem-vindas.

**O SR. VILSON KLEINÜBING** - Dá para melhorar. Isso incomoda muito. Estou falando de um vôo às 18h, às 8 ou 9h, que vou pegar, de uma companhia, num aeroporto, que não são esses aeroportos lotados que existem por aí. O aeroporto de Florianópolis não é tão superlotado assim.

A última questão que faço ao meu querido conterrâneo Omar Fontana é a seguinte: por que é difícil conseguir local de assento marcado na Transbrasil? É difícil ter um vôo no qual se posso marcar o assento.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - Concede a palavra ao comandante Omar Fontana.

**O SR. OMAR FONTANA** - Obrigado.

Senador Vilson Kleinübing, muito obrigado pelas referências de V. Ex<sup>a</sup> sobre a empresa Transbrasil, que nasceu catarinense, barriga verde.

Respondendo objetivamente a essa pergunta, a Transbrasil está com dificuldade de implantar o seu sistema automático de reservas, o que é um

problema sério para nós. Vai levar algum tempo para conseguirmos implantá-lo. Enquanto o serviço de reserva automático não estiver completamente em vigor, não poderemos fazer reserva de assentos numerados. Se fizermos a reserva prévia de assentos, criaremos uma grande confusão nos aeroportos. Enquanto não temos essa capacidade, que é uma desvantagem competitiva nossa em relação aos outros, quem está pagando por isso são os próprios acionistas da empresa, porque a falta de uma reserva antecipada, e até um **check-in**, um **boarding pass** antecipado, é uma desvantagem competitiva para a Transbrasil, e ela está pagando por isso, porque tem menor aproveitamento.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - Antes de passar a palavra ao próximo interpelante, o Senador Mauro Miranda, eu gostaria de dizer que preciso me ausentar e quero agradecer as presenças do Brigadeiro Lacerda, do Dr. Torjal, do Sindicato das Companhias, do Presidente da Varig, Souza Pinto, do Presidente da Vasp, Wagner Canhudo, do Presidente da Transbrasil, Omar Fontana, e do Representante da TAM, Diretor Armando Luccenti.

Gostaria de dizer ainda que, em conversa informal com Jorge (?), da Varig, tornei conhecimento que está em tramitação na Câmara um projeto que regulamenta as penalidades sobre os faltosos, seja a companhia, seja o passageiro, no **no show** ou na não ocorrência de vagas de assento. Os documentos que aqui foram trazidos serão muitos importantes para fazermos uma avaliação madura na Comissão. É preciso que se tenha um conhecimento pleno da situação, do que ocorre com a tarifa, do que ocorre com a logística da companhia aérea brasileira, para que possamos tomar uma atitude refletida e lúcida. Essa reunião seguramente ensejará isso.

Passo a Presidência ao Senador Arlindo Porto, pedindo licença para me ausentar.

Deixo aqui os agradecimentos ao Brigadeiro Diretor-Geral do DAC e aos empresários das companhias aéreas que trouxeram uma boa contribuição para o conhecimento desta Comissão de Infra-Estrutura.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Concedo a palavra ao Senador Mauro Miranda.

**O SR. MAURO MIRANDA** - Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Tenente-Brigadeiro Lacerda, Sr. Ramiro Torjal, Sr. Tenente-Brigadeiro, o Departamento de Aeronáutica Civil, como diz o próprio nome, está vinculado a um Ministério Militar. Em outros países do mundo, ele está vinculado ao Ministe-

rio de Aviação e Obras Públicas, que é a área de Transporte como um todo. Aqui, no Brasil, o Ministério dos Transportes tem a parte da Marinha, o controle do transporte marítimo, do rodoviário, inclusive do aeronáutico. No caso do aeronáutico, está ligado ao DAC.

Em 1959, o Rubem Berta disse incisivamente num levantamento na Câmara: "Para dificultar ainda mais as coisas, nesse particular, acontece que o Ministério da Aeronáutica é, por sua natureza, evidentemente, um órgão do governo militar, ao passo que o transporte aéreo é uma atividade de caráter industrial civil.

Pergunto ao senhor o seguinte: o senhor acha adequado permanecer essa indústria civil, essas concessões, dentro do Ministério da Aeronáutica? Qual a opinião que o senhor tem disso hoje?

Segundo, eu gostaria de saber também se há um intervencionismo direto, por ser um órgão público, nesse setor tão primordial. E se esse controle, talvez exagerado, numa época moderna, de liberalização de quase tudo, também não é um fator de entrave no desenvolvimento da aeronáutica.

Em relação à tarifa, eu queria saber que percentual significa, o que acresce a diferença do combustível no preço de uma passagem para essas distâncias em torno de mil quilômetros rodados.

São essas as perguntas que tenho a fazer.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Em relação à primeira, Senador, vou voltar ao passado. O Departamento já foi do Ministério de Aviação e Obras, de 1931 a 1941. Em 1941, houve por bem o Senador Salgado Filho, na época, que foi nosso primeiro Ministro, convencer o Presidente da República que deveria passar para o Ministério recém-criado, originando em um ministério **sul-generis**. O Ministério da Aeronáutica é diferente dos outros. Temos lá uma ambivalência que os outros não têm. Temos uma indústria junto conosco.

Creio que este exemplo é melhor: em 1944, como eu já havia dito, fomos eleitos entre os dez países que deveriam sentar-se à mesa da organização civil. Isso tem acontecido de 3 em 3 anos, nunca deixamos de reunir-nos. Somos hoje reconhecidos - como eu disse também - como um País de alto nível na indústria de transporte aéreo, e está na mão do Ministério da Aeronáutica; o que não acontece, infelizmente, como disse, no outro. Temos um transporte - não estou falando mal do Ministro dos Transportes - rodoviário precário, um transporte marítimo que está claudicando e temos um transporte ferroviário que acabou. O único transporte que sobreviveu a

tudo isso foi o transporte aéreo, com todos os problemas que teve.

Então, creio que o transporte aéreo está situado em bom lugar, graças a Deus. Penso que todos os donos de empresas não querem que saia do Ministério da Aeronáutica.

**O SR. GERSON CAMATA** - O senhor me permite uma intervenção?

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Pois não.

**O SR. GERSON CAMATA** - Naquela famosa greve que ameaçou o transporte aéreo americano, o Presidente Reagan militarizou o transporte, convocando o pessoal para o Exército.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Então, creio que está em boas mãos.

Obrigado pelo aparte, porque foi uma verdade. O nosso controle de tráfego hoje é militar e, graças a Deus, nunca fechou nenhum aeroporto, o que é comum aí fora, por greve. Não conheço no Brasil tráfego aéreo em greve. Tenho 45 anos dentro do Ministério da Aeronáutica.

Quanto à flexibilização, houve uma Conac(?); eu disse também que nós flexibilizamos, mas flexibilizamos junto com as empresas. Houve essa flexibilização. Era muito amarrado, mas o Brasil mudou, os militares também mudaram.

Em 1992, houve a Conac, que foi uma reunião entre o Poder Executivo e as empresas. As empresas, na ocasião, sugeriram as mudanças de flexibilização, que foram aceitas pelo poder concedente. Aceitamos, e virou política no Ministério da Aeronáutica. Hoje é a política que dita, e o número um é o usuário. Foram feitas a quatro mãos - empresa e nós, militares. E quanto ao fato de, por ser militar haver entrave, tenho a impressão de que nós, militares, primeiramente, somos mais socializados, desde o cabô, sobretudo nós, militares da Aeronáutica. Convivemos em cabine de comando com sargentos, com Cabos, com todos, razão pela qual temos um entendimento muito maior do problema da aviação do que o Ministério de Transporte. Tenho certeza absoluta. Prova disso é acho que os empresários, os usuários estão melhores servidos estando dentro do Ministério da Aeronáutica.

Acho que respondi. Dei minha opinião. Acho que é a dos empresários também.

**O SR. MAURO MIRANDA** - Agradeço sua resposta. Reconhecemos na Aeronáutica um dos principais ministérios, sabemos que e tem boa gerência. Mas houve um certo período em que a Varig ficou detentora do monopólio do vôo externo. Foram vá-

rios e longos anos. São pequenas distorções que gostaríamos de registrar para que não aconteçam mais.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - O senhor tem razão. Foi apenas por um período, porque ela não era monopolista. Com a aquisição de outras empresas e com o fechamento da Panair, ela ficou monopolista. Havia a Real Aerovias que fazia vôo para o exterior, a Panair, a Varig, a Cruzeiro, todas voavam para o exterior. Naquela época houve uma proliferação enorme de empresas aéreas, e essas que operavam para o exterior foram fechando. O Amaro é um dos que, graças à competência, sobrou; e está aí até hoje fazendo o intercâmbio. E a Varig, em um período, ficou monopolista, mas não acontece mais hoje. O Presidente daqui sabe que a política é da multidesignação. Não existe mais o monopólio. Talvez em algumas rotas ela ainda tenha.

**O SR. MAURO MIRANDA** - Complementando, eu gostaria de saber também o seguinte: existe alguma preocupação por parte do Congresso em relação a uma lei regulamentar, que poderia acelerar, melhorar, o Sistema de aviação aérea no Brasil?

Essa minha pergunta se dirige aos dois. Quero saber se da parte do Congresso há algo dificultando, algum entrave capaz de atrapalhar um pouco esse processo de modernização da nossa aviação nossa.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Sei que há quarenta e sete, se não me engano, projetos de lei sobre a aviação civil. Muitos deles facilitariam. Temos um grande problema. É que o Código Brasileiro de Aeronáutica é anterior à Constituição. Ele é de 1986, e a Constituição é de 1988. Então, há choques entre o Código, que é lei, e a Constituição. Estamos tentando junto ao Direito Aeronáutico saber sobre a situação. Acho que o Código vai ter que sofrer uma modernização, porque muita coisa é incompatível com a Constituição, e a nossa bíblia é o Código Brasileiro de Aeronáutica. Nós o consultamos sempre. Mas há problema do Direito do Consumidor, que o Código naquela época não previa. Então, deve haver uma modernização, e estamos trabalhando nisso junto com o SNEA. Vamos elaborar para ser modificado. Será modernizado, vai agilizado, e vai ficar mais dentro da conjuntura atual.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - Como citado, pede a palavra o Sr. Fernando de Souza Pinto, Presidente da Varig.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - É que o Senador Miranda fez perguntas para mim sobre qual é a implantação do diferencial de preço do combustível na pro-

porção dos custos operacionais de uma aeronave. Vamos tomar como exemplo uma aeronave 737-300, aeronave típica do Brasil. Antes faço um adendo ao brigadeiro sobre como é que vemos - nós, empresários - o transporte aéreo com a aeronáutica. Ele foi muito modesto: disse ele que porque a aeronáutica fez um bom controle o transporte aéreo sobreviveu e chegou a ficar como está. Não é verdade. O transporte aéreo brasileiro é modelo; o que se flexibilizou foram as regras comerciais de competição. Não se flexibilizou, absolutamente, a intransigência, que existe, essa indústria não transige com a segurança; há quase uma década não temos acidentes com mortes de passageiros no Brasil. Isso é muito raro no mundo todo.

**O SR. (Não Identificado)** - (Inaudível. Fora do microfone.)

**O SR. RAMIRO TOJAL** - O índice mundial...

**O SR. (Não Identificado)** - De dez em dez anos?

**O SR. MAURO MIRANDA** - Uma vidente falou que agora é a vez de os políticos caírem.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Não é nada disso. O índice brasileiro de acidentes é 50% do índice americano; metade. O americano é 0,0004 por milhão de passageiro transportado, nós temos 0,0002 por milhão de passageiro transportado. Infinitesimal a chance de o senhor ter um acidente.

O transporte aéreo se caracteriza por três pilares econômicos: capital intensivo, mão-de-obra intensiva, energia intensiva. Houve um esforço muito grande de modernização. Esta é outra barbaridade que li no jornal, infelizmente: a frota brasileira é velha. Mentira! A frota aérea comercial brasileira é a mais jovem da América Latina e é compatível com as frotas aéreas americanas e asiáticas. As asiáticas são mais novas, mas é compatível. Esse índice foi medido pela Instituto de Organização Internacional de Aviação Civil - em inglês, ICAI -, que é o único e mais respeitado órgão de emissão de regulamento de transporte aéreo do planeta. Estamos sob todos os parâmetros de excelência da ICAI o tempo todo.

Temos uma frota boa de 737-300, cujo projeto começou a voar em 1983/84; portanto, o avião mais antigo vai fazer 14 anos agora. Esse é o típico do Brasil. Conseguimos reduzir a incidência do combustível de 23 das frotas mais antigas para algo perto de 14. Aqueles 50% significam que na tarifa aérea brasileira temos que colocar mais 6% a 7% de preço só para cobrir o preço do combustível. Não ganha mais nada nisso, é só do combustível.

**O SR. (Não Identificado)** - De cada passagem de avião, 6% é combustível?

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Não, teria que ser 12% o combustível, e ele é 18 quando comparado com o americano: 50% de 12 a mais. Se estivesse nos Estados Unidos poderia ser 12, só o combustível; imagine o preço do avião.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino) - Com a palavra o Dr. Fernando Pinto, da Varig.

**O SR. FERNANDO DE SOUZA PINTO** - Gostaria de responder ao Senador Mauro Miranda, uma vez que o termo monopólio foi bastante usado com relação à Varig o que sempre incomodou muito à mesma.

A forma como foi colocado pelo Brigadeiro Lacerda, Diretor-Geral, mostra bem o que efetivamente aconteceu historicamente. Na realidade, a Varig assumiu uma posição de transportadora exclusiva internacional - e não monopolística, depois explique por que essa diferença - por absoluta competência. Foi uma empresa que conseguiu ultrapassar os momentos econômicos difíceis e aos poucos foi crescendo dentro do transporte aéreo, inclusive chegando ao transporte aéreo internacional. Várias outras empresas tiveram problemas econômicos e não suportaram a difícil competição do mercado internacional. Aconteceu com a Real Aerovias e com a Panair do Brasil, exemplos claros de gigantes no transporte aéreo brasileiro que não suportaram a competição internacional.

A Varig sempre ficou muito incomodada em ser chamada de monopolista, quando, na realidade, era uma empresa exclusivamente brasileira, competindo com todas as demais empresas de primeiro nível do mundo moderno e com a mesma capacidade de investimento que as empresas de primeiro nível tinham para competir conosco. A Varig teve também uma participação em fazer, de certa forma, com que a Panam se ajoelhasse diante de nossos serviços.

**O SR. MAURO MIRANDA** - Qual foi esse período, de 45 a 50?

**O SR. FERNANDO DE SOUZA PINTO** - Não. Até 1965 tínhamos o crescimento de todas as empresas a nível internacional. A Panair do Brasil e a Real Aerovias foram adquiridas pela VARIG em 1961.

**O SR. (Não Identificado)** - Foi até o fechamento da Panair.

**O SR. FERNANDO DE SOUZA PINTO** - O fechamento da Panair foi em 1965.

**O SR. (Não Identificado)** - Teve a Cruzeiro até 1975.

**O SR. FERNANDO DE SOUZA PINTO** - Exatamente. Depois ainda teve a Cruzeiro, que operou até 1975. Mas todas - e isso é muito importante que seja colocado - tiveram uma dificuldade imensa em enfrentar as empresas internacionais devido à sua grande capacidade de investimento e seus custos menores. A Varig foi a única que conseguiu resistir a isso. Inclusive fez empresas de grande porte se dobrar perante ela por causa da qualidade dos serviços oferecidos. E graças a isso ela está até hoje no mercado internacional, mercado que ela conquistou duramente. Acho que essa resposta era devida e importante.

Gostaria de colocar apenas mais um ponto com relação ao controle aéreo do Ministério da Aeronáutica em relação à aviação civil. O grande responsável pelo sucesso das empresas brasileiras é o Ministério da Aeronáutica, órgão extremamente técnico, com formação específica para a aviação e com toda a condição de controlar uma indústria basicamente técnica, que precisa empregar técnica apurada, porque trata com a segurança de vôos e de todos os usuários. É extremamente importante esse controle, que se estende também à área comercial. Mas é muito perigoso um controle que se concentre muito na área comercial e deixe de lado a parte técnica. As duas coisas têm que ser pesadas; se a empresa começa a ter problemas econômicos, consequentemente terá problemas técnicos. Então, os dois são importantes. Por isso achamos que é extremamente importante o controle do Ministério da Aeronáutica.

Mais ainda existe um ponto básico, que é próprio do Brasil, que não foi adotado pelos outros países e que traz uma economia de escala enorme. O Ministério da Aeronáutica faz o controle e a vigilância do espaço aéreo brasileiro e, para isso, necessita do mesmo equipamento. Com o mesmo equipamento se faz o controle de espaço aéreo e a vigilância, isso a nível de todo Brasil. Essa é uma economia imensa do Estado. Nos Estados Unidos e na Europa não é assim. E aqui foi possível fazer, trazendo-nos uma enorme economia. Graças a isso se consegue uma redução no custo do vôo no geral.

Era o ponto que desejava colocar a V.Ex<sup>as</sup>s por achá-lo extremamente importante.

**O SR. (Não Identificado)** - Evita um outro agravamento.

**O SR. FERNANDO DE SOUZA PINTO** - Seria mais caro.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Concedo a palavra o Senador Ney Suassuna.

**O SR. NEY SUASSUNA** - Sr. Presidente, Srs. Senadores, vários Parlamentares têm sido permanentemente informados, aliás, com muita eficiência, sobre a situação de nossas empresas aéreas. Sou daqueles que gostam de saber logo da solução. Sei que no momento não temos como colocar dinheiro no Ministério da Aeronáutica para diminuir as taxas de aeroporto. Essa é uma lamentável realidade brasileira. Vi que o maior problema de custos, ali, é a compra de equipamentos. O que nós, Parlamentares, nós do Congresso Nacional, poderíamos fazer como ação prática para fazermos esse barateamento? Ou isso é impossível? O que o Parlamento poderia fazer para conseguir melhores condições na compra de equipamentos? Os equipamentos poderiam ser comprados em consórcio, simultaneamente? Não sei. Acredito que talvez essa fosse a forma de baixar custos, e aí refletia na tarifa.

**O SR. PRESIDENTE** (José Agripino Maia) - Com a palavra o Presidente do Sindicato.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Senador Ney Suassuna, penso que a colocação de V. Ex<sup>a</sup> é muito importante, apesar de reconhemos que qualquer governo do mundo, para enfrentar uma tarefa dessa, teria grandes dificuldades. Recordarei alguns pontos que talvez tragam algum alívio.

O primeiro deles, evidentemente, está relacionado com o crescimento econômico sustentado do País. Amanhã, com a ajuda de V. Ex<sup>as</sup>, o Brasil terá um avião mais econômico, com preço razoável, mais competitivo com os demais países do mundo, na medida em que o Brasil se adensar em desenvolvimento econômico. Para isso, também é preciso que as taxas de juros, no Brasil, caiam - como vê V. Ex<sup>a</sup>, elas são exorbitantes -, para isso, é preciso que seja concluído aquilo que estamos esperando há tanto tempo que é a reforma na Previdência Social e, como consequência, a tributária para dar estabilidade à moeda. Hoje a situação está menos grave. A moeda brasileira, estando estável, pelo menos não temos de pagar aquele avião mais caro devido a corrosão inflacionária. Já é um alívio o que estamos vivendo de um ano e meio para cá. Então, esse ponto fiscal é muito importante, porque fortalece a moeda brasileira e aumenta a taxa do desenvolvimento econômico. Chegaremos a um ponto onde também iremos aos fabricantes pedir frotas de cem aviões, que é a mesma coisa que o consórcio. O consórcio é complicado porque cada empresa tem sua característica. Para se ter uma idéia, cada empresa tem um padrão de avião que não pode mudar muito, e

cada uma fez escolhas no passado, tendo sempre esse comportamento histórico.

Agora, falando de forma simplistas, o que falta é a garantia nos empréstimos. Se o Governo brasileiro, se o Senado Federal, se o Congresso Nacional puder votar uma lei para que as empresas aéreas brasileira tenham, dentro de uma certa linha de prioridade, garantia do Tesouro Nacional para comprar equipamentos, vamos ganhar alguma coisa em torno de quase 5% em cada compra. Só que isso não é equação econômica, é uma equação simplista; a equação econômica é complicada, porque a empresa precisa ter saúde, patrimônio, estabilidade econômica e monetária para ter crescimento de demanda para poder justificar a compra de grandes frotas e, sobretudo, moeda internacional estável. Então, é complicado. Simpisticamente, se eles derem um aval, podemos conseguir aviões por um preço menor, porque o risco, no Brasil, ainda é muito alto. Infelizmente nosso título está valendo no mercado internacional R\$0,65, ainda. Já valeu R\$0,15. Estamos indo na direção correta, não poderíamos sonhar com essa elevação com tanta velocidade.

Agora, como se trata de algo muito particular, gostaria de pedir ao Presidente Arlindo Porto e a V. Ex<sup>a</sup> autorização para que quaisquer dos Presidentes que queiram se manifestar sobre a questão que o façam, porque talvez eles tenham alguma informação ou orientação melhor a dar.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Informo-lhe que tenho inscritos dois Presidentes de empresas aéreas, mas gostaria de seguir a lista de inscrição.

Em primeiro lugar, darei a palavra ao Senador Roberto Freire.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Acredito que precisamos ter um certo cuidado para com alguns paradoxos. Claro, que a gente só pode comparar a aviação brasileira, em função de sermos um País continental e termos uma estrutura de empresas que não é de monopólio estatal, aos Estados Unidos. Não podemos compará-la aos países europeus, que são pequenos em termos de dimensão doméstica e física. Mas todos, na sua grande maioria, também têm uma estrutura de empresas que são estatais - monopólio. Fica difícil. Você vai ter que comparar realmente com os Estados Unidos. Aí vem o grande paradoxo - não dá para comparar com a economia norte-americana. Se ficarmos com esse tipo de comparação, não vamos a lugar algum.

Toda uma exposição dessa é complicada. Combustível - está certo. E custo trabalhista? E o salário?

**O SR. RAMIRO TOJAL** - O nosso é maior.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Não é, por favor.

Você pode comparar o de piloto, não vai comparar a economia toda. Você não pode ficar falando de empresa separado, dos custos que você vai ter em função de marketing, todo processo de comercialização, tudo. Não é apenas o custo direto. Se quiser o custo direto, também aí. Não vamos pensar que todo aquele que estiver em terra, mesmo essencial, ligado - mecânicos etc. - tem o mesmo salário daquele dos Estados Unidos; não tem. Isso é brincadeira. Não podemos entrar nessa.

Vamos acabar com essa história no Brasil de ficar falando de custo/Brasil nessa forma. Isto não dá. E os países sérios não têm aquilo que no Brasil sempre se fez e que o empresário gosta muito: compulsoriamente o Estado ser o seu instrumento. Estão aí os encargos trabalhistas: toda uma incidência de contribuição para fiscal para o empresário - Sesc, Sesi, Sebrae, Senai; vamos mais adiante: tudo que se inventa de penduricalho para colocar na folha salarial. Se inventarmos que cada empresário pague se quiser - vocês provavelmente poderiam pagar se quisessem o serviço de transporte. Por que vocês têm que pagar o Sebrae? Não tem nenhuma pequena empresa para estar pagando o Sebrae, mas paga na folha 2%, se não me engano.

Então vamos falar de encargo, tendo essa diferenciação com outros países. Qual é o outro encargo que temos diferente dos Estados Unidos? Os Estados Unidos não têm aquele encargo trabalhista, que é diretamente trabalhista: férias, alguns abonos, a dispensa. Porque isso é de comum acordo, sindicato por sindicato por cada empresa. Temos uma estrutura em que há uma intervenção clara na garantia desses direitos, e vem como encargo.

Estou falando muito nisso, porque estamos falando em custo/Brasil e quero dizer: Não vamos entrar nessa de pensar que vamos gerar emprego diminuindo encargo da forma que está se pensando - aquele contrato que alguns sindicatos pensaram, ou que alguns empresários ficam pensando. Não é por aí. A Argentina tentou regulamentar isso, não aumentou emprego em coisa alguma. A Espanha tem lá os empregos temporários e também não adiantou. Talvez o que comece a adiantar alguma coisa seja o que a Alemanha faz com a diminuição da jornada de trabalho. Mas estamos tão longe disso!

Estou querendo dizer que não podemos comparar muito, porque é complicado: taxas de juros. Até porque nisso vemos em alguma coisa. Essas compras internacionais, são elas internacionais por-

que os equipamentos não são brasileiros, isso não tem financiamento externo?

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Todas elas têm, com juros de 4%.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Tudo bem.

Há, porém uma coisa que não entendo. A milhagem brasileira, pelos cálculos que você fez, é compatível com outros países.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Mil e cem quilômetros custo/média por passageiro.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - E por que temos, internamente, um custo de milha bem maior quando comparado com a mesma milha que uma aeronave brasileira faz quando é para o exterior?

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Isso é muito simples.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - É simples para você. O difícil é eu saber. A aeronave é brasileira, teve o mesmo custo, está a serviço da Vasp, Transbrasil, da Varig, viajando para o exterior. Não importa qual é o contrato: se de **leasing**, se comprou; o risco é o mesmo, o combustível não vai ter a diferença - talvez um pouco pela metade, porque sai caro, e quando volta de lá pode vir barato; os custos trabalhistas são os mesmos. Ou seja, é um avião que está saindo do Brasil, do Recife, dentro do Brasil, para São Paulo. Ele tem um custo por milha de 30 dólares. Estou fazendo uma média. Agora, se sai de São Paulo para Miami, que é o dobro de distância, cai para dezoito. Alguém tem que me explicar como isso acontece. Não entendo. Só quero entender, porque quero incentivar a economia brasileira, quero incentivar o turismo interno, quero que alguém saia de Santa Catarina e não vá para Miami, que é mais barato, e vá para o Nordeste. Agora não vai porque é muito mais caro. Alguém pode dizer: "É em terra também?" Talvez, os hotéis, os serviços. Mas um item importantíssimo seria o transporte, e esse é o mais caro. A pessoa sai de Recife para Buenos Aires e paga quase a metade do que paga para ir a São Paulo. Aí eu não entendo! Realmente não entendo! Alguém tem que explicar, porque os custos, talvez a única coisa que modifique pode ser a tarifa do aeroporto, que lá pode ser que se pague menos, não sei. É só um detalhe ou o combustível que lá tem um preço inferior ao daqui. Mas o preço médio, você me diz, que na passagem é de 6, talvez, no máximo, 12%, mas as mudanças de tarifas, se formos comparar, vai chagar algumas vezes, a quase 30% ou 40% de diferença, sem promoção alguma.

Outra coisa que seria interessante discutirmos: quais as promoções possíveis de serem feitas e em que tipo de associação. Como nordestino, quero in-

teirar-me sobre isso e começar a discutir que o Prodetur, que é um tentativa de incentivar o turismo, não fique apenas nos investimentos físicos ou de infra-estrutura, mas que se possa ter um tipo de tarifa em que os encargos, ou custos, ou tributos que são incidentes sobre tarifas do transporte aéreo possam ser diminuídas nos períodos em que se tenha um fluxo maior em relação a determinada região do País que queiramos desenvolver. Essa é uma discussão que poderia nos levar a ver que tipo de associação poderemos fazer.

A idéia era exatamente discutir por que essas tarifas têm preços tão diferenciados quando os custos, evidentemente, são os mesmos.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Concedo a palavra ao Sr. Ramiro Tojal.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Obrigado, Senador Roberto Freire. V. Ex<sup>a</sup> levantou aspectos muito interessantes dando-nos oportunidade de esclarecer.

O primeiro ponto que quero lembrar da explanação de V. Ex<sup>a</sup> é que quando falamos dos nossos custos e encargos sociais e adicionais de custos de juros, de financiamentos, preço de avião, mas sobre tudo a questão dos encargos sociais, não está absolutamente imaginando que achemos que isso seja correto e que se diminuisse iria criar emprego. Não! O que estou querendo dizer é que isso inevitavelmente vai para o meu custo e isso ocorrendo tenho que transferir para a tarifa, senão eu morro pagando a conta sem ter a remuneração através da tarifa, porque não tenho outra coisa para vender. É a tarifa - número de assentos - transporte de cargas. Então, o custo tem que estar nas tarifas ou no adicional de cargas.

Quando V. Ex<sup>a</sup> fala do salário, quero dar uma idéia: os custos diretos de transporte aéreo, esquecendo toda a terra que V. Ex<sup>a</sup> vê, todas as reservas, comercialização de bilhetes, o serviço de bordo, esquecendo a administração da companhia, que é indireto - esse pessoal de terra, de aeroporto - isso pesa no total de 30% a 35%. Quando estou falando de piloto, de mecânico especializado, estou falando de 65%, dois terços do problema - pesa mesmo! A Austrália resolveu pagar menos para os pilotos do que a média internacional, acabou havendo greve, tiveram que mandar todo mundo embora e contratar piloto na Inglaterra, nos Estados Unidos. Até brasileiro foi trabalhar na Austrália. A aviação australiana esteve quase que 100% no chão, durante 10 ou 15 dias.

Além do mais, se não tivermos a motivação, estaremos contratando pessoal de segunda categoria que não passa nos cursos. Piloto nosso não voa,

não põe a mão no avião com menos de 5 mil horas de vôo de jato! Ele vai aprender de fato no táxi aéreo, de fato nas empresas pequenas, nas empresas particulares. Esse é um investimento terrível. E não temos como fazer, se o encargo está ali, eu pago um salário razoável, relativamente ao internacional, e ponho um encargo maior pesa mais para o empresário, mas não cria emprego. Concordo com isso. Se diminuir, não cria emprego, mas posso baixar a tarifa. Se o encargo, no Brasil, for para 50% do que é hoje, talvez possamos dar um desconto de 10 a 15% nas tarifas.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Entenda. Esse comentário foi marginal, apenas um comentário em geral. Não estou querendo diminuir o salário, nada disso. O que estou querendo dizer é que esses custos são internacionais. E ainda bem que são, até para poder dar essa segurança que as empresas brasileiras dão. Esses são custos mais ou menos idênticos, e quando tem comparação de custos, no geral, dos indiretos, saímos perdendo, é evidente! Os nossos salários são muito menores. Podem não ser nesses daí, até porque nesses, quando se vai falar de executivo, provavelmente os executivos brasileiros são até melhor remunerados do que de alguns outros países de maior desenvolvimento. Pode até ter diminuído agora, mas sempre houve isso, basta ver que a remuneração dos parlamentares são internacionais, mas o nosso salário-mínimo, evidentemente, é indigno. Então essa defasagem existe. Foi nesse sentido o meu comentário.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Mas o ponto nuclear das observações de V. Ex<sup>a</sup> recai sobre as comparações tarifárias que V. Ex<sup>a</sup> fez.

Em primeiro lugar, temos que ver quem fixa o preço da tarifa internacional. Vamos tratar da Argentina, do preço da tarifa de Buenos Aires que é menor do que as do Brasil, também de Miami vamos tratar.

Quem fixa o preço da linha Brasil-Argentina é, em parte, a alucinação econômica do Estado argentino que chegou a perder, em nome da Aerolineas, US\$1,5 bilhão e agora a Aerolineas está na mão da Ibéria que é espanhola e está precisando, hoje, para continuar voando, mais meio bilhão de dólares, e não é de patrimônio líquido negativo, não, mas para pagar as contas que não pagou. Não pagando a conta, o Estado argentino alimenta a Aerolineas a fazer alucinação com o preço das tarifas. É o primeiro ponto.

Segundo ponto importante: quando vou para lá, tenho empregados argentinos, tenho aeroportos argentinos onde pago a taxa, V. Ex<sup>a</sup> lembrou, o com-

bustível lá é 55%, 60% do brasileiro, os sistemas de reserva que faço lá é feito com pessoal de menor salário, porque é um sistema todo aglomerado, pois eles compram barato dos Estados Unidos, porque têm acordo com os americanos e paga uma fortuna e não cobram direito. Tem uma série de vantagens.

Quanto ao ponto da distância, para essa viagem tenho vários tipos de tarifas. V. Ex<sup>a</sup> consegue ir para Buenos Aires com uma tarifa menor do que a brasileira, mas não se consegue ir para lá, como executivo, com uma tarifa muito menor do que a brasileira. Já mostrei aqui a tarifa máxima e a mínima. Temos tarifas promocionais e programas de turismo que são bastante competitivos com os de São Paulo/Buenos Aires e também com os de São Paulo/Miami.

Vou trazer aqui alguns números que posso dar com detalhes sem recorrer ao somatório de todas empresas. Somente no mês de janeiro deste ano, a minha empresa transportou 150 mil brasileiros em vôos de turismo, dentro do Brasil, com origem São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Ribeirão Preto, Curitiba para o nordeste brasileiro, por um preço equivalente a 35% do valor da tarifa normal! Um terço! Em programas de turismo que contratamos junto a operadores de turismo no Brasil que contratam os hotéis, que contratam o transporte terrestre e outros passeios. Esses pacotes, em janeiro, de uma semana de um paulista em Maceió, em Fortaleza, em Pernambuco, em Aracaju, estava na faixa de R\$600,00, incluindo refeição, traslado, transporte e o nosso avião. Centro e cinquenta mil brasileiros! Isso só em uma empresa que detém 15%, 20% ou 30% dos vôos de fretes no Brasil.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - (Inaudível. Fora do microfone.)

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Mas seria em Buenos Aires também, só que quem impõe lá esse preço é a dona Aerolineas, porque se eu fizer um preço maior vem aqui a dona United Airlines, a dona Tower Air, a dona United Airlines.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Por que não podem a dona Transbrasil, a dona Varig (?) 150 mil, 300 mil?

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Porque não tem escala perto deles. Com relação ao americanos é uma questão de escala.

O Dr. Fernando Pinto também irá responder isso. Senador Roberto Freire sobre a questão de escala eu já mostrei aqui, é um vigésimo. O mercado brasileiro inteiro, para a América e a United, somados, é igual a 3% do total deles. Sabe o que eles po-

dem fazer para o Brasil? Podem transportar de graça para matar a Varig, a VASP e a Transbrasil. De graça, durante um ano! Pode!

Sabe por quê? Porque 3% é o valor da verba de propaganda deles. Pode fazer assim: esforço comercialização, um ano de graça, tira todo mundo do mercado! Não podemos fazer isso, a nossa escala não dá.

Quero passar a palavra ao Dr. Fernando Pinto.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Isso não é questão de escala...

**O SR. RAMIRO TOJAL** - É escala. Ele vai fazer **dumping**. O americano faz **dumping** e nós somos obrigados a correr atrás para não ficar com zero. É por isso que o preço é menor. No entanto, tem um limite. Estamos morrendo no patrimônio líquido negativo, etc. Há dificuldades. E com Buenos Aires então, com os espanhóis alimentando Buenos Aires à razão de meio bilhão de dólares/ano, estamos muito apertados. O Dr. Omar está perdendo dinheiro em Buenos Aires. A Vasp e a Varig estão perdendo dinheiro em Buenos Aires. Aliás, está todo mundo perdendo dinheiro em Buenos Aires. Tem que se baixar a tarifa abaixo do custo para poder sobreviver. E quem sustenta a brincadeira daquele lado é o governo espanhol.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Como citado, pede a palavra o Dr. Fernando. Gostaria de informar que, dentro do Regimento, temos cinco minutos para as respostas. Peço, portanto, para quem for abordado que procure limitar as respostas, pois temos mais quatro pessoas inscritas para fazer uso da palavra.

Com a palavra o Dr. Fernando, como citado.

**O SR. FERNANDO DE SOUZA PINTO** - Senador, acho que vou responder em nome da Varig, uma vez que foram citadas rotas internacionais que são o nosso dia-a-dia, ou seja, 70% do tráfego da Varig é de rotas internacionais.

Sua dúvida tem toda razão de ser. É a dúvida de todo o público usuário, que realmente não entende como vai do Rio de Janeiro a Recife, por exemplo, ou a Manaus e paga, muitas vezes, mais caro do que quando vai para Miami. O passageiro não entende isso, ou seja, não entende por que está indo mais longe, num avião melhor, maior e está pagando mais. Portanto, é importantíssimo que essa dúvida seja tirada agora.

Há alguns fatores que são importantes. Em primeiro lugar, o custo da viagem mais longe, que é a internacional, é menor por assento/quilômetro. E é muito menor, chegando a menos da metade. Por que...

**O SR. (Não Identificado)** - Em viagens mais longas?

**O SR. FERNANDO DE SOUZA PINTO** - Em viagens mais longas. A influência de ser internacional é no custo combustível, pois não há certos impostos no combustível internacional, mesmo abastecendo no Brasil.

**O SR. (Não Identificado)** - Por quê? Porque é há procura internacional. Porque tem a troca lá. Se o senhor trocar...

**O SR. FERNANDO DE SOUZA PINTO** - A diferença é o ICMS que não pode ser cobrado.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Que ICMS nada! Está certo. É uma coisa muito boa. Estou exportando...quando se fala em imposto, eu exporto imposto. Nesse aí, não estou exportando. Mas por quê? Para beneficiar o fluxo internacional de turistas brasileiros em detrimento do interno? Isso é um raciocínio ao avesso. V. S<sup>a</sup> me desculpe, mas é um absurdo.

**O SR. (Não Identificado)** - Mas não é nosso problema.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Não estou falando de vocês, por favor. Estou falando do absurdo geral, ou seja, do absurdo da economia brasileira.

**O SR. FERNANDO DE SOUZA PINTO** - O absurdo é a cobrança do ICMS no combustível como um todo no Brasil. Isso é que é um absurdo. Não podemos aceitar.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Se tiver que cobrar, vou cobrar para o estrangeiro. Não vou cobrar para o interno.

**O SR. FERNANDO DE SOUZA PINTO** - Aí incide no custo do usuário.

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Aí o custo internacional aumenta. Por quê? Porque é o povo que paga. Só viaja, no ponto de vista internacional, quem tem maior renda. Portanto, se você aumentar não tem problema, pois vai continuar. No entanto, internamente, se você diminuir, você pode ter um fluxo maior.

**O SR. FERNANDO DE SOUZA PINTO** - Deixe-me colocar só um ponto.

**O SR. RAMIRO TOJAL** - Caríssimo Senador, e a competição? Eles nos matam. Se você puser o imposto aqui, vão por lá. Se o senhor aumentar o imposto aqui, porque as pessoas de maior renda podem pagar, qualquer outro que não tem o imposto vem aqui e cobra mais barato.

**O SR. (Não Identificado)** - Quem?

**O SR. RAMIRO TOJAL** - O americano...

**O SR. ROBERTO FREIRE** - Não é assim não. Isso não é um acrobata qualquer, que faz o que quer. Vamos acertar o que estou querendo dizer.

Estamos concedendo incentivos para a viagem internacional. Não adianta discutir outra coisa. Por quê? Porque o voo interno paga o imposto e o voo internacional não paga. O que é isso? É incentivo. E isso não tem nada a ver com reciprocidade. Eu é que estou determinando a nível nacional. Isso é uma lei nacional... Que Constituição? Não tem nada de Constituição.

Posso dizer o seguinte: vai conceder isenção desse imposto para o voo nacional. E posso até dizer, num raciocínio econômico, que, normalmente, quem vai para o exterior tem alta renda. Portanto, o imposto será pago nas viagens internacionais. Acabou. Vou diminuir, pelo menos estou entendendo assim, o custo das passagens internas. Está certo?

**O SR. FERNANDO DE SOUZA PINTO** - O fato de não ser cobrado a nível internacional é questão de leis de comércio internacional. da mesma forma como se compra alguma coisa dos Estados Unidos e se tem isenção de taxa para trazer para o Brasil. É a mesma maneira. Estamos levando combustível para os Estados Unidos, por isso tem isenção de taxa. Mas acho correto que, a nível de Brasil, seja cobrado ICMS. Esse é um dos pontos e é o ponto menor.

Outro ponto é que se adotam aviões de maior capacidade para vôos internacionais, e o fato de ter uma maior capacidade também faz com que o custo do assento/quilômetro fique menor. Aviões que levam 300 a 400 passageiros para Miami, o custo individual de cada assento por quilômetro é muito menor. Aí se chega a quase um terço do custo. É uma diferença muito grande. Se colocássemos um jumbo diariamente voando para Recife, poderia acontecer também já uma redução nesse sentido. Esse é o outro ponto.

Mas o ponto que tem maior influência - que realmente tem grande influência - é a classe turística. Dentro da classe turística têm várias subclasses até a classe, vamos dizer, de menor valor, classes incentivadas, que não sustentam o voo. O que sustenta o voo é a primeira classe e a classe executiva, que têm valores muito mais altos do que as tarifas domésticas brasileiras. Essa sustenta o voo, e é assim com a Varig, a Transbrasil, com todas as empresas internacionais do mundo inteiro: United, American, SwissAir, Lufthansa. Essas empresas cobram um valor bem mais alto pela tarifa do meio do avião, vamos chamar assim, que é aquela tarifa executiva.

Além disso, existe a tarifa cheia da turística também, que é mais cara ou quase do mesmo valor que a tarifa nacional. Dali para baixo sim, existe uma

série de descontos que são colocados para quê? Para que o avião saia pelo menos sem aquele espaço vazio. Cada vez que uma avião decola com uma série de assentos vazios é prejuízo para a empresa. Então, uma forma de preencher esses espaços é colocar passageiros com tarifas mais baixas.

Existem programas de computador, extremamente sofisticados, que empresas no mundo inteiro adotam para fazer alocação de espaços na hora certa, para que entrem justamente...então é difícil de explicar para o público usuário, mas é importante que aqui nesta Casa fique bastante claro.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Concedo a palavra ao Senador Gerson Camata.

**O SR. GERSON CAMATA** - Sr. Presidente e Srs. Presidentes das empresas aéreas, acredito que, nesta discussão, chegamos a conclusão de que o transporte aéreo no Brasil já é um transporte aéreo de primeiro mundo. Tem problemas de tarifa, tem problemas, às vezes, de atraso do avião. E o grande problema que apareceu é o problema do **no show** conferindo com o problema do **overbook**.

A solução que pode ser encontrada é uma multa no **no show** e no **overbook**. Tem que se acertar isso no bolso, senão não vai se acertar nunca. Isso depende do Legislativo ou do regulamento que já foi feito e foi revogado.

**O SR. JOÃO-FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Existe certo tipo de penalidade.

**O SR. (Não Identificado)** - Acho que no americano está em torno de US\$ 100 cada **no show**.

**O SR. GERSON CAMATA** - Não perder a passagem, mas desvalorizar a passagem, sim, em 5% ou 10% de acordo com o horário e o dia que avisou.

Anteontem, aquele canal de TV a cabo, **Discovery** - não sei se alguém viu - apresentou uma reportagem muito interessante sobre a aviação de terceiro nível nos Estados Unidos, que é a mais insegura do mundo e a que tem mais acidente. Nessa reportagem, aparece uma coisa muito interessante: um piloto norte-americano de terceiro nível é obrigado a voar 14 horas por dia com uma média de 8 poucos e 8 decolagens e ganha US\$ 1.200 por mês. E o repórter embarca num voo desses, faz o voo inteiro e, no final, entrevista o piloto, que pede para aparecer de costas porque, se ele dissesse essas coisas, ele seria demitido por sua empresa dele. E ele revela esses fatos.

Desses dois problemas que existem e que podem ser resolvidos, o grande problema nosso aqui da Comissão de Infra-estrutura, na verdade, é resolver o problema dos transportes. Os ônibus estão

matando aqueles que não podem andar de avião. Todo dia morre 10, 6, 15 pessoas. Temos que fazer aqui uma audiência com os donos das empresas de ônibus e o Ministério dos Transportes. O transporte urbano no Brasil - que é um problema de prefeitura, mas que temos de cuidar - é um massacre da classe trabalhadora brasileira. Costumo, de vez em quando, na minha cidade, pegar ônibus para ver como funciona. O ônibus atrasa, os passageiros esperam o ônibus na chuva, amassam-se dentro do ônibus... Nós, quando viajamos de avião, se acontece um atraso, estamos no aeroporto com ar refrigerado, com poltronas para sentar.

O grande problema - que entendo ser bom quando o consumidor exige porque faz com que a empresa melhore - é o problema cultural brasileiro. Quem viaja de avião no Brasil é ou a classe média emergente ou o executivo acostumado a mandar. Então, ele sai do escritório mandando e chega esgoelando o funcionário porque fechou o aeroporto de Curitiba. Faça ele o que fizer, o aeroporto não será aberto. Há também a classe média emergente, que é uma coisa atávica, cultural do brasileiro. Por exemplo, o brasileiro pedestre é massacrado pelo automóvel; que não dá a vez para ele passar. No dia que ele pega um automóvel, pensa: "sai da frente porque agora estou de carro também."

Então, a classe média emergente, quando pega a passagem, já entra no avião no avião querendo o supra-sumo porque ele alcançou aquela posição. Nisso tudo, surgem os problemas, que são esses conflitos, e, no final, observamos como se resolve. O problema maior são o **overbook** e o **no show**. Penso que isso é que tem de ser resolvido. A infra-estrutura do aeroporto não deve ser paga com verba pública, dinheiro de imposto. Não posso admitir que um sujeito que comprou um quilo de feijão vá pagar imposto para eu ter um aeroporto melhor. Tem que ser cobrado é na passagem. Quem viaja de avião tem recurso para isso. Então que se cobre mais caro dele, se quiser um aeroporto melhor. Isso tem que mantido por quem viaja de avião.

De modo que a audiência foi muito interessante, mostrou os dois problemas que existem e vimos como estão as empresas brasileiras - acredito que estão muito bem. O que temos de fazer agora, Sr. Presidente? Chamar o pessoal das empresas de ônibus, que estão matando todo mundo e o pessoal das empresas de ônibus urbanos, os prefeitos, para começar a regularizar o transporte daqueles que precisam mais da nossa atenção.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Concedo a palavra ao Senador Romeu Tuma.

**O SR. ROMEU TUMA** - Sr. Presidente, gostaria de alertar o Senador Gerson Camata que hoje é uma oportunidade para se discutir sobre ônibus. Está na Ordem do Dia o projeto de regulamentação da atividade dos motoristas e cobradores. Há um documento circulando por aí que vai influenciar gravemente o projeto real. Então, hoje V. Exª terá oportunidade de, pelo menos, tentar questionar a segurança dos ônibus neste debate que eu considero importante.

**O SR. GERSON CAMATA** - O projeto que está na Ordem do Dia, nobre Senador Romeu Tuma, não objetiva melhorar os transportes urbanos nem dar mais segurança a ele. O objetivo é aumentar a tarifa do transporte para aumentar o salário e diminuir as horas de trabalho dos motoristas e cobradores.

**O SR. ROMEU TUMA** - O problema é suspender a discussão desse projeto e discutir preliminarmente a segurança do veículo. Mas entendo que, quando se fala em segurança de transportes, vale falar em ônibus também. Até porque eles também circulam dentro dos aeroportos. Antes de traçarem aquelas normas de circulação, a cada acidente, uma vez quase fui atropelado.

Tinha um coronel da Aeronáutica que discutiu conosco porque não podia continuar assim. Fez os traçados de circulação com respeito às normas de trânsito internas dos aeroportos. Mas esse problema do **no show**, às vezes fico com pena da companhia aérea. A pessoa liga para marcar a passagem e o voo está lotado, tem que ficar na lista de espera. Então, a pessoa fica ansiosa e não sabe se procura outro voo ou se vai na lista de espera. Eu agora já vou na lista de espera com a tranquilidade de quem vai entrar no avião. O **no show** é uma violência contra a companhia aérea.

Penso que se teria de responsabilizar as agências de turismo que fazem uma reserva acima da capacidade do avião porque sabem que metade... Se o sujeito chega numa agência e diz que está com vontade de voar, faz-se logo a reserva sob o argumento: "se você desistir na última hora, garante o lugar." As companhias aéreas já têm punição pelo atraso do voo, têm reivindicações na área civil de indenizar o passageiro se perder uma bagagem, se ele perdeu o lugar, mas o usuário não tem nenhuma responsabilidade, simplesmente não aparece e pronto.

**O SR. GERSON CAMATA** - Sem interferir, a multa do **no show**, ao invés da perda da passagem, seria não uma redução, mas uma multa de 10 a 20%

da passagem, que ele pagaria ao DAC para melhorar o aeroporto, se não chegasse na hora devida.

**O SR. ROMEU TUMA** - Se se responsabilizar, preliminarmente, as agências de turismo, elas vão descontar na comissão geral. O prejuízo que a companhia aérea tiver com o lugar reservado por uma agência de turismo terá de ser descontado na comissão que esta última ganha.

É uma questão de relacionamento comercial, não uma imposição contra o passageiro, que, às vezes, é estimulado a fazer a reserva. Sei que, em qualquer projeto de turismo, o que se faz primeiro é sugerir a reserva dos lugares, para depois acertar.

**O SR. (Não Identificado)** - É verdade.

**O SR. ROMEU TUMA** - Infelizmente, hoje há tantos eventos nesta Casa, que estamos correndo de um lugar para outro, mas, como gosto de voar, não posso sair de lá, porque, havendo chance, estou dentro de um avião. Adoro voar.

**O SR. (Não Identificado)** - V. Exª não tem medo?

**O SR. ROMEU TUMA** - Não. Quando o avião treme um pouco, eu rezo, mas não sei se isso é medo. Mesmo que o avião balance, se o piloto está rindo ou contando piada, sei que está tudo bem. A vida dele está em jogo também. Se não for suicida, estamos garantidos pela sua tranquilidade; temos de confiar nele.

Considero importante o que o senhor expôs. Nenhum piloto é contratado para um vôo, principalmente internacional ou regional, de grande porte, sem ter algumas milhares de horas de vôo, e sei que a seleção é perfeita.

Às vezes, filhos de amigos meus, que fizeram cursos nos Estados Unidos e querem ser pilotos, procuram a companhia aérea e recebem a seguinte resposta: "Vamos ver, porque temos a responsabilidade de garantir a vida de quem voa com o piloto". Peço desculpas, porque estou falando demais, mas considero importante.

Um amigo foi fazer um teste no simulador, em uma companhia aérea - não vou falar o nome, para não fazer propaganda, porque o Dr. Almar é muito meu amigo -, e foi reprovado. Ele tem curso no exterior, é um bom rapaz e gosta de aviação. Disse que devia ter uma segunda chance, porque havia sido reprovado no simulador, e responderam que não seria possível, porque tinha derrubado o avião no teste. Teria, portanto, de rever todo o seu curso. Desculpem-me, mas quero apenas testemunhar o zelo que as companhias aéreas têm na seleção daqueles que conduzem dezenas de vidas.

Ainda ontem, um funcionário do Senado ensinava-me como entrar na Internet. Ele estava vendo,

pela Internet, um pacote de turismo nos Estados Unidos, que aqui não conseguira viabilizar por estar muito caro. Havia uma série de custos para ele chegar a uma determinada ilha. Comprando lá, ficaria a metade do preço, talvez por todas essas razões que os senhores já explicaram.

Penso que o Senado tem a obrigação de rever toda essa discussão. Por meio de projetos de lei ou conversando com as autoridades do setor econômico, deve discutir alguns aspectos, não com o intuito de subsidiar, mas de evitar que as despesas possam trazer uma consequência grave à concorrência internacional.

Estava falando com o pessoal da Varig que a Receita Federal reduziu a capacidade de compra do turista ou do sacoleiro em Foz do Iguaçu e Ciudad del Est. De repente, a companhia aérea paraguaia reduziu a sua tarifa para facilitar a vida do sacoleiro. Comercialmente, pagando menos pela tarifa, ele pode comprar US\$500 em vez de US\$150, quer dizer, é um negócio meio assustador.

Falou-se muito na Argentina sobre essa tarifa reduzida. É uma concorrência desleal. Não sei se isso é permitido.

**O SR. (Não Identificado)** - É assim mesmo, Senador.

**O SR. ROMEU TUMA** - Continua permanentemente uma concorrência desleal.

**O SR. (Não Identificado)** - Nosso Diretor-Geral de Aviação Civil tem algo muito importante a dizer a V. Exª nesse sentido. Trata-se do assunto dos dois mil passageiros.

Como foi, Brigadeiro?

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Vamos aguardar a pergunta do Senador?

V. Exª concluiu a sua interferência?

**O SR. ROMEU TUMA** - Estou fazendo um desabafo; não sei se seria um questionamento.

Gostaria de saber se estou com a visão correta ou se estou atropelando alguma coisa do passado que hoje não existe mais.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Com a palavra o Brigadeiro.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Senador Romeu Tuma, ainda existe. Fazemos uma grande força hoje em dia para evitar a cabotagem dos serviços aéreos no Brasil, porque essas empresas, como disse o Tojal, têm 3% do tráfego aqui. Elas podem se dar ao luxo - e se V. Exª for hoje a Guarulhos, verá - de ter duas aeronaves - por exemplo, a American Airlines - paradas. No Rio de Janeiro, há outras duas paradas. Em Belo Horizonte há sempre alguma parada. Elas podem se dar ao luxo de estabelecer essas tarifas predatórias.

E fazem grande pressão para voar aqui dentro, porque os aviões estão parados. E nós temos que preservar as nossas empresas, que têm custos maiores de importação, talvez prejudicando até o usuário.

Como eu estava lembrando, recebi um telefonema, ontem ou anteontem, de um operador de turismo dizendo que tem dois mil turistas para levar para Foz do Iguaçu, do Brasil mesmo, que não havia nenhuma empresa brasileira habilitada e que ele queria fazer isso pela Lapsa. Trazer, por exemplo, os turistas de Recife para Foz do Iguaçu.

**O SR. ROMEU TUMA** - (?) esse problema.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR**

- Pois é. Eles estão aviltando as tarifas. A LAP hoje está aviltando a tarifa. Ela está colocando a tarifa lá embaixo e, por intermédio dos operadores de turismo, quer levar passageiros de Recife para Foz do Iguaçu.

**O SR. ROMEU TUMA** - Mas é porque ela vai ser subsidiada pelo comércio de Ciudad del Este.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Pois é. Ela é subsidiada pelo comércio. Então, isso existe até hoje. Anteontem eu disse ao Tojal que arranjasse avião da TAM para servir esse pessoal que quer ir para Foz do Iguaçu no final de semana, senão a pressão é muito grande e vamos ter que permitir que a LAP faça.

**O SR. ROMEU TUMA** - V. Ex<sup>a</sup> me permite ainda usar a palavra, para dar continuidade?

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Pois não.

**O SR. ROMEU TUMA** - A ponte aérea Rio-São Paulo é um sistema que me parece que deu certo, com um tipo de consórcio. Pergunto: é possível fazer-se consórcio para as principais capitais do País, com vôos que tivessem, vamos dizer, resultado positivo, e dividir entre as companhias os vôos sociais, que são aqueles que são necessários mas que não atingem bom resultado econômico? Esta é uma pergunta que faço.

Já foi dito aqui que o DAC deve continuar sob supervisão da Aeronáutica, porque uma entidade civil traria dificuldade, por ter que ter dois sistemas, como nos disse o representante da Varig. Houve uma época em que a Varig era praticamente a única companhia que fazia vôos internacionais. Depois foi aberta oportunidade para outras companhias, e houve a reciprocidade internacional.

Quanto à escolha das companhias, os Estados Unidos têm uma liberdade comercial maior. Hoje a Aeronáutica e o DAC têm que manter fiscalização para autorizar ou não as companhias, em razão de critérios econômicos e até de outros que eu não teria condições de discutir. Quais são os critérios para

a escolha, e como é que são aceitas as companhias estrangeiras que vêm para cá? Às vezes vem uma companhia de tão grande porte que esmaga a companhia nacional nesse cruzamento de interesses.

Eu perguntei da possibilidade de um consórcio de vôo para as grandes capitais, porque pode-se usar um avião com capacidade para 300 passageiros para ir a Recife, a Manaus e às outras capitais, dentro de vôos regulares acertados numa tabela pelas companhias. Cada uma voa um dia.

Penso que já existem algumas linhas em que está acontecendo isso. E nas linhas internacionais sei que companhias brasileiras já têm acordos com companhias estrangeiras, em que num dia voa uma ou em que há um vôo conjunto das duas companhias numa aeronave só.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Uma parte vou responder, a outra eu vou passar para o Tojal.

É permitido aquilo que se chama gold sharing. Isso já existe entre Varig e Transbrasil no vôo de Brasília. Existe entre RioSul e Taba. Internacionalmente, existe entre Varig e Delta - não sei se o Dr. Omar já fechou com a KLM.

**O SR. OMAR FONTANA** - Ainda não.

**O SR. JOÃO FELIPPE DE LACERDA JÚNIOR** - Mas vai fechar, se Deus quiser. Há também entre Varig e Lufthansa. É permitido. E, nacionalmente, existe, uma lei que permite. Se não me engano, o assunto já está regulamentado, já faz parte até da política. Se não me engano, o Ministro Lobo deve ter assinado um documento, na semana passada, incluindo na política esse tipo de vôo, com duas empresas no mesmo avião.

A outra parte seria a designação das empresas para o exterior. Ela sempre é feita por capacidade e múltipla designação. Falou-se em múltipla designação. Há países que só fazem acordo bilateral com o Brasil por monodesignação. Eles só aceitam que uma empresa vá lá. E aí, quem está continua. A Varig tem diversas situações de monodesignação - o outro país não aceita mais de uma companhia.

A política brasileira hoje é de competitividade: procura-se sempre a múltipla designação com outros países. Quando fizemos acordo, por exemplo, com a Alemanha - que foi um dos últimos -, fizemos múltipla designação. Vem mais de uma empresa para o Brasil, e nós podemos ir com mais empresas para a Alemanha. A designação é feita em uma assembleia. Há um tipo de colegiado, em que as empresas têm representantes, apresentam os seus planos, as suas maneiras de voar, as suas rotas. Nesse plená-

rio não há apenas gente do Ministério da Aeronáutica. Eu não faço parte do plenário, mas um oficial meu faz.

O Presidente é o um oficial do Ministério da Aeronáutica, da Cernai; se não me engano, o Ministério das Relações Exteriores está presente, o Ministério da Indústria e Comércio e a Embratur também. E nesse colegiado são estudadas as propostas das empresas. É lógico que quando todas elas, por exemplo, querem ir para um lugar, estuda-se tecnicamente qual delas tem melhor condição, no momento, de atingir o outro país, de representar o nosso País no exterior. É levado ao DAC, e eu, aí, confirmo, porque já tenho representante lá, as condições das empresas, se elas têm capacidade de deslocar-se, se têm avião. E levamos ao Ministro. Aí torna-se uma decisão política: o Ministro e o Ministro das Relações Exteriores tomam uma decisão política. Apresentamos a parte técnica, e a designação final é política. Interesses outros também não chegam ao nível técnico. Toda a parte técnica é analisada em plenário, democraticamente. Ninguém impõe que uma empresa vá para o exterior. Não se impõe, por exemplo, que a Transbrasil tenha de ir para determinado lugar. Ela se apresenta para ir, no plenário. É mais ou menos assim que ocorrem as designações.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Muito bem, como último inscrito, passo a palavra para o Sr. Wagner Canhedo, da Vasp.

**O SR. WAGNER CANHEDO** - Obrigado, Sr. Presidente. Temos muito pouco a acrescentar. Queremos dar os parabéns ao Brigadeiro Lacerda, que fez uma exposição de motivos bastante clara.

Quero agradecer aos Srs. Senadores e também ao Presidente do SNEA, o Tojal, que também teve a felicidade de apresentar bastante bem tudo aquilo que precisávamos mostrar para V. Ex<sup>as</sup>s. E quero dar o meu testemunho de que acho indispensável que a aviação comercial brasileira continue sob a subordinação do DAC, para que a segurança do transporte aéreo continue cada vez melhor.

Nós também gostaríamos de aproveitar esta oportunidade para fazer um comentário sobre um discurso que foi proferido no Senado Federal pelo Senador Valmir Campelo, nestes dias. Realmente, ficamos muito tristes ao ler esse documento. Achamos que o Senador Valmir Campelo, no mínimo, foi bastante infeliz ao fazer determinadas colocações aqui, que não são verdadeiras. Lamentavelmente, S. Ex<sup>a</sup> não está presente e não teremos oportunidade de discutir com ele, mas, com certeza, faremos isso informalmente.

Gostaria também de complementar algumas explicações do companheiro Fernando Pinto, principalmente quando ele diz que a Varig não tem monopólio de algumas linhas. Penso que a liberalização do mercado é indispensável para que o nosso País possa modernizar-se e os passageiros tenham opções de companhias brasileiras para poderem voar para o exterior.

Há o caso dos Estados Unidos, por exemplo. Depois que a Vasp e a Varig começaram a voar para os Estados Unidos, elevamos a demanda americana de seiscentos mil passageiros para um milhão e meio de passageiros, isto é, aumentando a oferta, com certeza, nós vamos ter uma demanda maior.

A Vasp e a Transbrasil tem feito um trabalho muito grande, bastante intensivo, para poderem aumentar o número de vôos internacionais, e graças à flexibilização que as autoridades aeronáuticas têm dado ao segmento, temos conseguido algum sucesso. No entanto, independente da monodesignação ou multidesignação, também temos encontrado alguma dificuldade. Penso que essa necessidade de o Brasil e de as empresas brasileiras poderem se modernizar, é indispensável que se tenha, cada vez mais, concorrência. Por isso, somos defensores de uma liberdade total de mercado. Desta forma, continuamos interessados em outros pontos na Europa; continuamos fazendo trabalho junto ao DAC, junto ao Ministério da Aeronáutica, e, com certeza, vamos conseguir.

De forma que, nós, da Vasp, gostaríamos de nos colocar à disposição de todos os senhores, de tudo que for necessário, para que possamos prestar um serviço cada vez melhor. Sempre que houver uma reclamação, estaremos prontos para tomar as providências.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Arlindo Porto) - Não havendo mais oradores inscritos, eu gostaria de extender os nossos agradecimentos aos convidados que participaram dessa nossa reunião, importante no processo de elucidar algumas dúvidas. Pelos questionamentos dos Srs. Senadores, V. S<sup>as</sup>s puderam observar que dúvidas, não apenas individuais, mas expressamente dúvidas são levantadas pela própria sociedade. Estamos no sentido muito mais de contribuir para a melhoria do serviço aeroportuário nacional.

Os meus agradecimentos ao Tenente-Brigadeiro-do-Ar, João Felipe de Lacerda; ao Sr. Ramiro Tojal, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroportuárias; ao Sr. Wagner Canhedo, Presidente da Vasp; ao Sr. Omar Fontana, Presidente da Transbrasil; ao Sr. Fernando Pinto, Presidente da Varig e ao Sr. Armando Lucenti, representante e Diretor da TAM.

Agradeço a presença dos Srs. Senadores bem como a de todos que participaram dessa reunião.

Declaro encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 13h45min.)

**ATO DO DIRETOR-GERAL**  
**Nº. 312, DE 1996 (\*)**

**O DIRETOR-GERAL DO SENADO FEDERAL**, no uso da atribuição que lhe foi conferida pelo artigo 6º., § 2º., do Plano de Carreira dos Servidores do Senado Federal, aprovado pela Resolução nº. 42, de 1993, e tendo em vista o constante no Processo nº 3214/96-6,

RESOLVE dispensar o servidor ANTONIO FERNANDES DE MOURA, matrícula 3198, ocupante do cargo efetivo de Técnico Legislativo - Área 2 - Especialidade de Processo Legislativo, da FUNÇÃO COMISSIONADA de Chefe da Seção de Administração, Símbolo FC-05, da Subsecretaria de Serviços Gerais, com efeitos financeiros a partir de 05 de março de 1996, mantendo-o lotado no mesmo Órgão.

Senado Federal, 18 de março de 1996.



**AGACIEL DA SILVA MAIA**  
Diretor-Geral

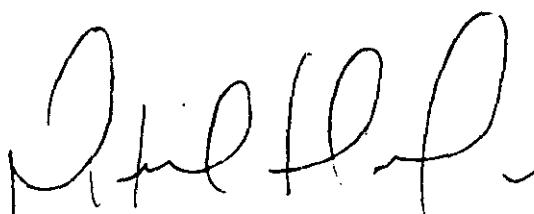
(\*) Republicado por haver saído com incorreção no DSF de 19-3-96.

**ATO DO DIRETOR-GERAL**  
**Nº 372 /96**

**O DIRETOR-GERAL DO SENADO FEDERAL**, no uso da sua competência regimental e regulamentar, em conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 12, de 31 de agosto de 1995, e tendo em vista o que consta do Processo nº 2242/95-8, RESOLVE APOSENTAR, voluntariamente, com proventos proporcionais ao tempo de serviço, HENI INÁCIO LADEIRA, matrícula 1611, Técnico de Indústria Gráfica Legislativa, Nível II, Classe

Especial, Padrão IV/M23, do Quadro de Pessoal do Centro Gráfico do Senado Federal - CEGRAF, nos termos do artigo 40, inciso III, alínea "c", da Constituição da República Federativa do Brasil, combinado com os artigos 186, inciso III, alínea "c", da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, com as vantagens das Resoluções SF nºs. 59/91, 51/93 e Resolução 74/94, transformada na forma determinada pela Medida Provisória nº 1.347/96 e Resolução SF 76/95.

Senado Federal, em 02 de abril de 1996.



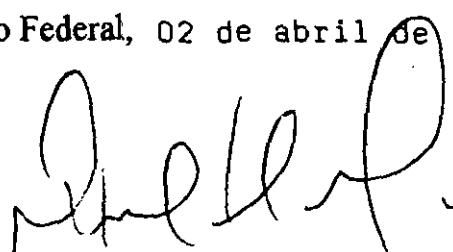
AGACIEL DA SILVA MAIA  
Diretor-Geral do Senado Federal

**ATO DO DIRETOR-GERAL  
Nº. 373, DE 1996**

**O DIRETOR-GERAL DO SENADO FEDERAL**, no uso da atribuição que lhe foi conferida pelo artigo 6º., parágrafo 2º., do Plano de Carreira dos Servidores do Senado Federal, aprovado pela Resolução nº. 42, de 1993, e tendo em vista o constante no Processo 1787/96.9, de interesse do Gabinete do Senador Vilson Kleinubing,

RESOLVE designar o servidor do CEGRAF, JÚLIO RICARDO BORGES LINHARES, matrícula 1673, ocupante do cargo efetivo de Analista de Indústria Gráfica Legislativa, para substituir o servidor do PRODASEN, Paulo Cesar Carvalho Gomes, Chefe de Gabinete, Símbolo FC-8, do Gabinete do Senador Vilson Kleinubing, no período de 15 de fevereiro-a 15 de março de 1996, por motivo de férias do titular.

Senado Federal, 02 de abril de 1996.



AGACIEL DA SILVA MAIA  
Diretor-Geral

**ATO DO DIRETOR-GERAL**  
**Nº. 374, DE 1996**

**O DIRETOR-GERAL DO SENADO FEDERAL**, no uso da atribuição que lhe foi conferida pelo artigo 6º., § 2º., do Plano de Carreira dos Servidores do Senado Federal, aprovado pela Resolução nº. 42, de 1993, e tendo em vista o constante no Processo nº 3526/96-8,

RESOLVE designar a servidora do PRODASEN, EDILAMAR DE OLIVEIRA NÓBREGA, matrícula 148, ocupante do cargo efetivo de Técnico de Informática Legislativa - Área de Apoio Técnico Administrativo, para exercer a FUNÇÃO COMISSIONADA de Subchefe de Gabinete, Símbolo FC-06, do Gabinete da Segunda Secretaria, com efeitos financeiros a partir de 11 de março de 1996.

Senado Federal, 02 de abril de 1996.



**AGACIEL DA SILVA MAIA**  
 Diretor-Geral

**CORRESPONDÊNCIAS EXPEDIDAS PELA**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**  
**SUBSECRETARIA DE COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO CONGRESSO NACIONAL**

Nº do ofício	Destinatário	Assunto
Of. nº 125/96-CN	Sen. José Eduardo Dutra	Devolvendo os originais do requerimento datado de 16 de agosto de 1995, em que solicitava constituição de Comissão Parlamentar Mista de Inquérito "para apurar, no prazo de 180 dias, no interesse da vida pública e da ordem legal e econômica, os procedimentos que são adotados pelo Banco Central do Brasil na fiscalização e controle das instituições financeiras em funcionamento no país, bem como as condições em que foi decretada a intervenção da autoridade monetária sobre o Banco do Estado de São Paulo, Banco do Estado do Rio de Janeiro e banco Econômico, e demais instituições financeiras".

Nº do ofício	Destinatário	Assunto
Of. nº 126/96-CN	Dep. Milton Temer	Comunicando a devolução dos originais do requerimento datado de 16 de agosto de 1995 (ofício nº 125/96-CN), ao Senador José Eduardo Dutra.
Of. nº 310/96-SM	Dep. Luís Eduardo Presidente da CD	Comunicando que o SF aprovou requerimento de autoria do Sen. Humberto Lucena e outros Senadores, solicitando a realização de Sessão Solene do Congresso Nacional, em data oportunamente marcada, para comemorar os 30 anos de fundação do Movimento Democrático Brasileiro-MDB. Consulta sobre a viabilidade de realização da mesma e solicita indicação do orador dessa Casa na solenidade.
Of. nº 137/96-CN	Dep. Luís Eduardo Presidente da CD	Comunicando que o Presidente da República encaminhou ao Senado Federal a Mensagem nº 128, de 1996-CN (nº 228/96, na origem), na qual comunica haver vetado parcialmente o PLC nº 5, de 1996 (nº 1.355/95, na Casa de origem), que "reorganiza as classes da Carreira Policial Federal, fixa a remuneração dos cargos que as integram e dá outras providências". Solicita indicação dos membros dessa Casa que deverão integrar a Comissão Mista a ser incumbida de relatar o veto, remetendo, para tanto, em anexo, autógrafo do projeto vetado, cópia do seu estudo e da mensagem presidencial.
Of. nº 154/96-CN	Dep. Luís Eduardo Presidente da CD	Em aditamento ao Of. nº 118/96-CN, de 27 de fevereiro do corrente ano, consulta sobre alteração para o dia 26 de março, às onze horas, da realização de sessão solene do Congresso Nacional, destinada a recepcionar o Doutor Eduardo Frei Ruiz-Tagle, Presidente da República do Chile.
Of. nº 314/96-SM	Dep. Luís Eduardo Presidente da CD	Comunicando que o SF aprovou requerimento de autoria do Sen. José Roberto Arruda e outros Senadores, solicitando a realização de Sessão Solene do Congresso Nacional, destinada a homenagear o Centenário de nascimento do Engenheiro Israel Pinheiro, primeiro Prefeito de Brasília, a ser realizada às dez horas do dia 11 de abril do corrente ano. Consulta sobre a viabilidade de realização da mesma e solicita indicação do orador dessa Casa na solenidade.

Nº do ofício	Destinatário	Assunto
Of. nº 139/96-CN	Dep. Luís Eduardo Presidente da CD	Comunicando que foi lida na sessão do SF, realizada dia 22/03/96, a Mensagem nº 128, de 1996-CN, relativa a voto presidencial.
Of. nº 143/96-CN	Dep. Luís Eduardo Presidente da CD	Em aditamento ao Of. nº 314/96-CN, comunica que a sessão solene do Congresso Nacional, destinada a homenagear o Centenário de nascimento do Engenheiro Israel Pinheiro, primeiro Prefeito de Brasília, será realizada no mesmo dia, às onze horas no Plenário do SF.
Of. nº 144/96-CN	Dep. Wilson Campos Primeiro Secretário da CD	Encaminhando ao Dep. Milton Temer, informações solicitadas através do Req. nº 10, de 1995-CR, aprovado pela Comissão Representativa do Congresso Nacional, e prestadas pelo Ministro da Fazenda, por meio do Ofício nº 219/MF, de 27 de março do corrente ano.
Of. nº 145/96-CN	Dep. Wilson Campos Primeiro Secretário da CD	Encaminhando ao Dep. Sérgio Guerra, informações solicitadas através do Req. nº 13, de 1995-CR, aprovado pela Comissão Representativa do Congresso Nacional, e prestadas pelo Ministro de Estado do Planejamento e Orçamento, por meio do Ofício nº 304/MPO, de 26 de março do corrente ano.

**MESA**  
**Presidente**  
 José Samey – PMDB – AP

**1º Vice-Presidente**  
 Teotonio Vilela Filho – PSDB – AL

**2º Vice-Presidente**  
 Júlio Campos – PFL – MT

**1º Secretário**  
 Odacir Soares – PFL – RO

**2º Secretário**  
 Renan Calheiros – PMDB – AL

**3º Secretário**  
 Levy Dias – PPB – MS

**4º Secretário**  
 Ermandes Amorim – PMDB – RO

**Suplentes de Secretário**  
 Antonio Carlos Valadares – PSB – SE  
 Eduardo Suplicy – PT – SP  
 Luiz Alberto de Oliveira – PTB – PR  
 Ney Suassuna – PMDB – PB

**CORREGEDORIA PARLAMENTAR**  
**Corregedor**  
 (Eleito em 16-3-95)  
 Romeu Tuma – PSL – SP

**Corregedores Substitutos**  
 (Eleitos em 16-3-95)  
 1º Senador Ramez Tebet – PMDB – MS  
 2º Senador Joel de Holland – PFL – PE  
 3º Senador Lúcio Alcântara – PSDB – CE

**PROCURADORIA PARLAMENTAR**  
 (Designação: 16 e 23-11-95)  
 Nabor Júnior – PMDB – AC  
 Waldeck Ornelas – PFL – BA  
 Emilia Fernandes – PTB – RS  
 José Ignácio Ferreira – PSDB – ES  
 Lauro Campos – PT – DF

**LIDERANÇA DO GOVERNO**  
**Líder**  
 Elcio Alvares – PFL – ES

**Vice-Líderes**  
 José Roberto Arruda – PSDB-DF  
 Vilson Kleinübing – PFL – SC  
 Ramez Tebet – PMDB-MS  
 Luiz Alberto de Oliveira – PTB – PR

**LIDERANÇA DO PMDB**  
**Líder**  
 Jáder Barbalho

**Vice-Líderes**  
 Ronaldo Cunha Lima  
 Nabor Júnior  
 Gerson Camata  
 Carlos Bezerra  
 Ney Suassuna  
 Gilvan Borges  
 Fernando Bezerra  
 Gilberto Miranda

**LIDERANÇA DO PFL**  
**Líder**  
 Hugo Napoleão

**Vice-Líderes**  
 Edison Lobão  
 Francelino Pereira  
 Joel de Holland  
 Romero Jucá

**LIDERANÇA DO PSDB**  
**Líder**  
 Sérgio Machado

**Vice-Líderes**  
 Geraldo Melo  
 José Ignácio Ferreira  
 Lúdio Coelho

**LIDERANÇA DO PPB**  
**Líder**  
 Epitácio Cafeteira

**Vice-Líderes**  
 Leomar Quintanilha  
 Esperidião Amin

**LIDERANÇA DO PT**  
**Líder**  
 José Eduardo Dutra

**Vice-Líder**  
 Benedita da Silva

**LIDERANÇA DO PTB**  
**Líder**  
 Valmir Campelo

**Vice-Líder**  
 Artlindo Porto

**LIDERANÇA DO PDT**  
**Líder**  
 Júnia Marise

**LIDERANÇA DO PPS**  
**Líder**  
 Roberto Freire

**LIDERANÇA DO PSB**  
**Líder**  
 Ademir Andrade

**LIDERANÇA DO PSL**  
**Líder**  
 Romeu Tuma

# CONSELHO DE ÉTICA E DECORO PARLAMENTAR

(Eleito em 19.4.95)

**Presidente: Casildo Maldaner - PMDB - SC**

**Vice-Presidente: José Alves - PFL - SE**

(Eleitos em 28.2.96)

## Titulares

### PMDB

1. Casildo Maldaner
2. Ramez Tebet
3. Nabor Júnior
4. Ney Suassuna

### PFL

1. Élcio Álvares
2. Francelino Pereira
3. Waldeck Ornelas
4. José Alves

1. Lúcio Alcântara
2. Pedro Piva

1. Epitácio Cafeteira
2. Osmar Dias (PSDB)

1. Emilia Fernandes

1. Marina Silva

1. Darcy Ribeiro

## Suplentes

1. Onofre Quinan
2. Gerson Camata
3. Flaviano Melo
4. Coutinho Jorge

1. José Agripino
2. Carlos Patrocínio
3. Vilson Kleinübing
4. José Bianco

### PSDB

1. Jefferson Peres
2. José Ignácio Ferreira

### PPB (ex-PPR + ex-PP)

1. Lucídio Portella
2. Antônio Carlos Valadares (PSB)

### PTB

1. Arlindo Porto

### PT

1. Lauro Campos

### PDT

1. Sebastião Rocha

## Membro Nato

Romeu Tuma (Corregedor)

## **SUBSECRETARIA DE COMISSÕES**

**Diretora: SÔNIA DE ANDRADE PEIXOTO**

**Ramais: 3490 - 3491 Fax: 1095**

### **SERVIÇO DE COMISSÕES ESPECIAIS E DE INQUÉRITO**

**Chefe: LUIZ CLÁUDIO DE BRITO**

**Ramais: 3511 - 3514 Fax: 3606**

**Secretários:** **ADRIANA TAVARES SOBRAL (Ramal: 4252)**  
**CARLOS GUILHERME FONSECA (Ramal: 3510)**  
**FRANCISCO NAURIDES BARROS (Ramal: 3508)**  
**MARCOS SANTOS PARENTE FILHO (Ramal: 3623)**  
**MARTA HELENA PINTO F. PARENTE (Ramal: 3501)**

### **SERVIÇO DE COMISSÕES MISTAS**

**Chefe: JOSÉ ROBERTO ASSUMPÇÃO CRUZ**

**Ramais: 3507 - 3520 Fax: 3512**

**Secretários:** **EDNALDO MAGALHÃES SIQUEIRA (Ramal: 3520)**  
**IVANILDE PEREIRA DIAS (Ramal: 3503)**  
**JOAQUIM BALDOÍNO DE B. NETO (Ramal: 4256)**  
**MARIA DE FÁTIMA M. DE OLIVEIRA (Ramal: 4256)**  
**SÉRGIO DA FONSECA BRAGA (Ramal: 3502)**  
**WILL DE MOURA WANDERLEY (Ramal: 3509)**

### **SERVIÇO DE COMISSÕES PERMANENTES**

**Chefe: FRANCISCO GUILHERME THEES RIBEIRO**

**Ramais: 4638 - 3492**

**Secretários:** **ANTONIO CARLOS P. FONSECA (Ramal: 4604)**  
**CELSO ANTONY PARENTE (Ramal: 4607)**  
**DIRCEU VIEIRA MACHADO FILHO (Ramal: 4605)**  
**IZAIAS FARIA DE ABREU (Ramal: 3935)**  
**PAULO ROBERTO A. CAMPOS (Ramal: 3496)**  
**RAIMUNDO FRANCO DINIZ (Ramal: 4608)**  
**VERA LÚCIA LACERDA NUNES (Ramal: 4609)**

# COMISSÕES PERMANENTES

## COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

Presidente: SENADOR GILBERTO MIRANDA

Vice-Presidente: SENADOR PEDRO PIVA

(27 TITULARES E 27 SUPLENTES)

### TITULARES

### SUPLENTES

#### PMDB

GILVAN BORGES	AP-2151/82	1-MARLUCE PINTO	RR-1101/1201
GILBERTO MIRANDA	AM-3104/88	2-MAURO MIRANDA	GO-2091/92
NEY SUASSUNA	PB-1145/1248	3-ROBERTO REQUIÃO	PR-2401/07
ONOFRE QUINAN	GO-3148/49	4-RONALDO CUNHA LIMA	PB-2421/22
CARLOS BEZERRA	MT-2291/92	5-PEDRO SIMON	RS-3230/31
FERNANDO BEZERRA	RN-2461/82	6-CASILDO MALDANER	SC-2141/42
RAMEZ TEBET	MS-2221/22	7-GERSON CAMATA	ES-3203/04
JOSÉ FOGAÇA	RS-3077/78	8-JADER BARBALHO	PA-3051/53

#### PTB

FRANCELINO PEREIRA	MG-2411/12	1-JOEL DE HOLLANDA	PE-3187/98
VILSON KLEINÜBING	SC-2041/42	2-JOSAPHAT MARINHO	BA-3173/74
JONAS PINHEIRO	MT-2271/72	3-WALDECK ORNELAS	BA-2211/12
BELLO PARGA	MA-3068/70	4-ROMERO JUCÁ	RR-2111/12
FREITAS NETO	PI-2131/32	5-JOSÉ BIANCO	RO-2231/32
JOÃO ROCHA	TO-4070/71	6-ELCIO ALVARES	ES-3130/31
CARLOS PATROCÍNIO	TO-4068/69	7-HUGO NAPOLEÃO	PI-1504/08

#### PSDB

BENI VERAS	CE-3242/43	1-VAGO	
JEFFERSON PERES	AM-2061/82	2-LÚDIO COELHO	MS-2301/82
PEDRO PIVA	SP-2361/82	3-SÉRGIO MACHADO	CE-2281/82
GERALDO MELO	RN-2371/72	4-LÚCIO ALCÂNTARA	CE-2301/02

#### PPB

ESPERIDÃO AMIN •3	SC-4200/06	1-EPITÁCIO CAFETEIRA •8	MA-4073/74
LEOMAR QUINTANILHA •4	TO-2071/72	2-LUCÍDIO PORTELLA •8	PI-3068/88

#### PT

LAURO CAMPOS	DF-2341/43	1-JOSÉ EDUARDO DUTRA	SE-2301/82
EDUARDO SUPlicy	SP-3213/16	2-ADEMIR ANDRADE •1	PA-2101/02

#### PTB

VALMIR CAMPENO	DF-1048/1148	1-VAGO	
ARLINDO PORTO	MG-2321/22	2-LUIZ ALBERTO OLIVEIRA	PR-4068/88

#### PP

JOÃO FRANÇA •7	RR-3067/3068	1-BERNARDO CABRAL •8	AM-2061/82
OSMAR DIAS •2	PR-2121/22	2-JOSÉ ROBERTO ARRUDA •8	DF-2011/12

#### PTD

JUNIA MARISE	MG-4751/82	1-SEBASTIÃO ROCHA	AP-2244/46
--------------	------------	-------------------	------------

•1 - ADEMIR ANDRADE(PSDB) - Vaga assumida pelo PT

•2 - OSMAR DIAS - desligou-se do PT em 23/06/88

•3 - ESPERIDÃO AMIN - desligou-se do PPR em virtude do fechamento do PPR, em 26/10/86

•4 - LEOMAR QUINTANILHA - desligou-se do PPR em virtude do fechamento do PPR, em 26/10/86

•5 - EPITÁCIO CAFETEIRA - desligou-se do PPR em virtude do fechamento do PPR, em 26/10/86

•6 - LUCÍDIO PORTELLA - desligou-se do PPR em virtude do fechamento do PPR, em 26/10/86

•7 - JOÃO FRANÇA - desligou-se do PP em virtude do fechamento do PPR, em 26/10/86

•8 - BERNARDO CABRAL - desligou-se do PP e também do PPR, em 26/10/86

•9 - JOSÉ ROBERTO ARRUDA - desligou-se do PP em virtude do fechamento do PPR, em 26/10/86

REUNIÕES: TERÇAS-FEIRAS ÀS 10:00 HS.

SECRETÁRIO: DIRCEU VIEIRA MACHADO FILHO

TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3516/4606

SALA N° 19 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA

TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3216

FAX: 311-4344

**COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS**  
**PRESIDENTE: SENADOR BENI VERAS**  
**VICE-PRESIDENTE: SENADOR CARLOS WILSON**  
**(29 TITULARES E 29 SUPLENTES)**

TITULARES	SUPLENTES
<b>PMDB</b>	
CARLOS BEZERRA	MT-2291/97
GILVAN BORGES	AP-2151/57
PEDRO SIMON	RS-3230/32
CASILDO MALDONER	SC-2141/47
RONALDO CUNHA LIMA	PB-2421/27
MAURO MIRANDA	GO-2091/97
MARLUCE PINTO	RR-1101/1201
VAGO	
	<b>PFL</b>
ROMERO JUÇÁ	RR-2111/17
JONAS PINHEIRO	MT-2271/77
ANTONIO CARLOS MAGALHÃES	BA-2181/97
JOSÉ ALVES	SE-4055/57
BELLO PARGA	MA-3069/72
WALDECK ORNELAS	BA-2211/17
VAGO	
	<b>PSDB</b>
BENI VERAS	CE-3242/43
LÚCIO ALCÂNTARA	CE-2301/07
CARLOS WILSON	PE-2451/57
VAGO	
	<b>PPR</b>
LEOMAR QUINTANILHA •2	TO-2071/77
LUCÍDIO PORTELLA •3	PI-3055/57
	<b>PT</b>
MARINA SILVA	AC-2181/87
BENEDITA DA SILVA	RJ-2171/77
	<b>PP</b>
ANTÔNIO CARLOS VALADARES •4	SE-2201/04
OSMAR DIAS •1	PR-2121/27
	<b>PTB</b>
EMÍLIA FERNANDES	RS-2331/34
VALMIR CAMPELO	DF-1248/1348
	<b>PDT</b>
DARCY RIBEIRO	RJ-4229/31
	<b>PDS / PL / PPS</b>
VAGO	1-VAGO

- 1 - OSMAR DIAS - desligou-se do PP em 22/03/98
- 2 - LEOMAR QUINTANILHA - desligou-se do PPR em virtude da fusão PPR/PPR, em 25/10/98
- 3 - LUCÍDIO PORTELLA - desligou-se do PPR em virtude da fusão do PPR/PPR, em 25/10/98
- 4 - EPIRIDIÃO AMIN - desligou-se do PPR em virtude da fusão PPR/PPR, em 25/10/98
- 5 - EPIRIDIÃO CAFETEIRA - desligou-se do PPR em virtude da fusão do PPR/PPR, em 25/10/98
- 6 - ANTONIO CARLOS VALADARES - desligou-se do PP, em virtude da fusão do PP/PPR, em 25/10/98
- 7 - JOÃO FRANÇA - desligou-se do PP em virtude da fusão do PP/PPR, em 25/10/98
- 8 - JOSÉ ROBERTO ARRUDA - desligou-se do PP em virtude da fusão do PP/PPR, em 25/10/98

**REUNIÕES: QUARTAS-FEIRAS ÀS 14:00 HS.**  
**SECRETÁRIO: RAYMUNDO FRANCO DINIZ**  
**FONES DA SECRETARIA: 311-4300/3519**

**SALA N° 09 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA**  
**TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3382**  
**FAX: 311-3652**

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ**

**PRESIDENTE: SENADOR IRIS REZENDE**  
**VICE-PRESIDENTE: SENADOR LÚCIO ALCÂNTARA**  
**(23 TITULARES E 23 SUPLENTES)**

**TITULARES**

**SUPLENTES**

**PMDB**

IRIS REZENDE	GO-2031/37	1-NEY SUASSUNA	PE-4346/46
RONALDO CUNHA LIMA	PB-2421/27	2-PEDRO SIMON	RS-3230/32
ROBERTO REQUIÃO	PR-2401/07	3-GILVAN BORGES	AP-2161/67
JOSÉ FOGAÇA	RS-3077/78	4-CARLOS BEZERRA	MT-2201/87
RAMEZ TEBET	MS-2221/27	5-GILBERTO MIRANDA	AM-3104/06
JADER BARBALHO	PA-3061/63	6-CASILDO MALDANER	SC-2141/47

**PSL**

GUILHERME PALMEIRA	AL-3246/47	1-CARLOS PATROCÍNIO	TO-4068/89
EDISON LOBÃO	MA-2311/17	2-ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES	BA-2191/97
JOSÉ BIANCO	RO-2231/37	3-HUGO NAPOLEÃO	PI-4478/80
ELCIO ALVARES	ES-3130/32	4-JOSÉ AGRIPIÑO	RN-2361/67
FRANCELINO PEREIRA	MG-2411/17	5-FREITAS NETO	PI-2131/37
JOSAPHAT MARINHO	BA-3173/74	6-ROMERO JUCÁ	RR-2111/17

**PSDB**

JOSÉ IGNACIO FERREIRA	ES-2821/27	1-SÉRGIO MACHADO	CE-2284/87
LÚCIO ALCÂNTARA	CE-2301/07	2-BENI VERAS	CE-3242/43
JEFFERSON PERES	AM-2061/67	3-ARTUR DA TÁVOLA	RJ-2431/36

**PPB**

ESPERIDIÃO AMIN -3	SC-4206/07	1-EPITÁCIO CAFETEIRA -4	MA-4073/74
--------------------	------------	-------------------------	------------

**PT**

JOSÉ EDUARDO DUTRA	SE-2391/87	1-BENEDITA DA SILVA	RJ-2171/77
--------------------	------------	---------------------	------------

**PP**

BERNARDO CABRAL -5	AM-2061/67	1-ANTÔNIO CARLOS VALADARES-6	SE-2201/04
--------------------	------------	------------------------------	------------

**PTB**

PAULINO ALBERTO DE OLIVEIRA	PR-4069/80	1-ARLINDO PORTO	MG-2321/27
-----------------------------	------------	-----------------	------------

**PDT**

DARCY RIBEIRO	RJ-4229/30	1-JUNIA MARISE	MG-4751/82
---------------	------------	----------------	------------

**PGB**

ADEMIR ANDRADE	PA-3101/67	1-EDUARDO SUPILY -1	SP-3218/16
----------------	------------	---------------------	------------

**PL**

ROMEU TUMA -2	SP-2061/67	1-VAGO	
---------------	------------	--------	--

**PPB**

ROBERTO FREIRE	PE-2161/67	1-VAGO	
----------------	------------	--------	--

\*1 - EDUARDO SUPILY (PT) - vaga cedida pelo PGB

\*2 - ROMEU TUMA - desligou-se do PL em 07/04/98

\*3 - ESPERIDIÃO AMIN - desligou-se do PPR em virtude da fusão PP/PPR, em 28/10/98

\*4 - EPITÁCIO CAFETEIRA - desligou-se do PPR em virtude da fusão do PP/PPR, em 28/10/98

\*5 - BERNARDO CABRAL - desligou-se do PP e também do PPB em 28/10/98

\*6 - ANTONIO CARLOS VALADARES - desligou-se do PP, em virtude da fusão do PP/PPR, em 28/10/98

REUNIÕES: QUARTAS-FEIRAS ÀS 10:00 HS.  
 SECRETÁRIA: VERA LÚCIA LACERDA NUNES  
 TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3972/4612

SALA N° 03 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA  
 TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3641  
 FAX: 311-4316

**COMISSÃO DE EDUCAÇÃO - CE**  
**PRESIDENTE: SENADOR ROBERTO REQUIÃO**  
**VICE-PRESIDENTE: SENADORA EMÍLIA FERNANDES**  
**(27 TITULARES E 27 SUPLENTES)**

TITULARES	SUPLENTES
<b>PMDB</b>	
JOSÉ FOGAÇA	RS-3077/78
COUTINHO JORGE	PA-3050/4393
IRIS REZENDE	GO-2031/32
ROBERTO REQUIÃO	PR-2401/02
GERSON CAMATA	ES-3203/04
JADER BARBALHO	PA-2441/42
JOÃO FRANÇA	RR-3067/68
	1-RAMEZ TEBET
	2-ONOFRE QUINAN
	3-FLAVIANO MELO
	4-NEY SUASSUNA
	5-vago
	6-vago
	7-vago
<b>PFL</b>	
JOÃO ROCHA	TO-4070/71
WALDECK ORNELAS	BA-2211/12
HUGO NAPOLEÃO	PI-3085/86
JOEL DE HOLLANDA	PE-3197/98
JOSÉ BIANCO	RO-2231/32
vago	
vago	
	1-vago
	2-VILSON KLEINUBING
	3-EDISON LOBÃO
	4-ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES
	5-BELLO PARGA
	6-FRANCELINO PEREIRA
	7-vago
<b>PSDB</b>	
ARTHUR DA TÁVOLA	RJ-2431/32
PEDRO PIVA	SP-2351/52
SÉRGIO MACHADO	CE-2281/82
vago	
	1-BENI VERAS
	2-JEFFERSON PERES
	3-LÚCIO ALCÂNTARA
	4-vago
<b>PPR</b>	
EPITÁCIO CAFETEIRA •4	MA-4073/74
LEOMAR QUINTANILHA •5	TO-2071/72
	1-LUCÍDIO PORTELLA •6
	2-ESPERIDIÃO AMIN •7
<b>PT</b>	
MARINA SILVA	AC-2181/82
LAURO CAMPOS	DF-2341/42
	1-BENEDITA DA SILVA
	2-ROBERTO FREIRE •1
<b>PP</b>	
JOSÉ ROBERTO ARRUDA •8	DF-2011/12
VAGO .	
	1-OSMAR DIAS •2
	2-BERNARDO CABRAL •9
<b>PTB</b>	
EMÍLIA FERNANDES	RS-2331/32
MARLUCE PINTO •3	RR-1101/1201
	1-ARLINDO PORTO
	2-VALMIR CAMPELO
<b>PDT</b>	
DARCY RIBEIRO	RJ-4229/30
	1-SEBASTIÃO ROCHA
	AP-2244/48

- 1 - ROBERTO FREIRE (PPS) - vaga cedida pelo PT
- 2 - OSMAR DIAS - desligou-se do PP em 22/06/96
- 3 - MARLUCE PINTO - desligou-se do PTB em 11/06/95
- 4 - EPITÁCIO CAFETEIRA - desligou-se do PPR em virtude da fusão do PP/PPR, em 25/10/96
- 5 - LEOMAR QUINTANILHA - desligou-se do PPR em virtude da fusão PP/PPR, em 25/10/96
- 6 - LUCÍDIO PORTELLA - desligou-se do PPR em virtude da fusão do PP/PPR, em 25/10/96
- 7 - ESPERIDIÃO AMIN - desligou-se do PPR em virtude da fusão PP/PPR, em 25/10/96
- 8 - JOSÉ ROBERTO ARRUDA - desligou-se do PP em virtude da fusão do PP/PPR, em 25/10/96
- 9 - BERNARDO CABRAL - desligou-se do PP e também do PPS, em 25/10/96

REUNIÕES: QUINTAS-FEIRAS ÀS 14:00 HS.  
 SECRETÁRIO: ANTÔNIO CARLOS P. FONSECA  
 TELEFÔNOS DA SECRETARIA: 311-3498/4604

SALA N° 15 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA  
 TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3276  
 FAX: 311-3121

**COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE - CFC**  
**PRESIDENTE: SENADOR EDISON LOBÃO**  
**VICE-PRESIDENTE: SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES**  
**(17 TITULARES E 09 SUPLENTES)**

<b>TITULARES</b>	<b>SUPLENTES</b>
<b>PMDB</b>	<b>PMDB</b>
RAMEZ TEBET	MS-2222/23
GILBERTO MIRANDA	AM-3104/08
FLAVIANO MELO	AC-3493/94
HUMBERTO LUCENA	PB-3139/40
JADER BARBALHO	PA-2441/42
<b>PFL</b>	<b>PFL</b>
JOSAPHAT MARINHO	BA-3173/74
CARLOS PATROCÍNIO	TO-4068/69
JOSÉ ALVES	SE-4065/56
EDISON LOBÃO	MA-2311/12
<b>PSDB</b>	<b>PSDB</b>
CARLOS WILSON	PE-2461/82
SÉRGIO MACHADO	CE-2281/86
<b>PPB</b>	<b>PPB</b>
EPITÁCIO CAFETEIRA •1	MA-4073/74
<b>PT</b>	<b>PT</b>
EDUARDO SUPLICY	SP-3215/16
<b>PP</b>	<b>PP</b>
ANTÔNIO CARLOS VALADARES •1	SE-2202/02
<b>PTB</b>	<b>PTB</b>
LUIZ ALBERTO DE OLIVEIRA	PR-4059/80
<b>PDT</b>	<b>PDT</b>
DARCY RIBEIRO	RJ-4229/30
<b>PB / PL / PPS</b>	<b>PB / PL / PPS</b>

vago

- 1 - EPITÁCIO CAFETEIRA - desligou-se do PPR em virtude da fusão do PP/PPR, em 25/10/96
- 2 - LEOMAR QUINTANILHA - desligou-se do PPR em virtude da fusão PP/PPR, em 25/10/96
- 3 - ANTONIO CARLOS VALADARES - desligou-se do PP, em virtude da fusão do PP/PPR, em 25/10/96
- 4 - JOÃO FRANÇA - desligou-se do PP em virtude da fusão do PP/PPR, em 25/10/96

**REUNIÕES: QUINTAS-FEIRAS ÀS 10:30 HORAS**  
**SECRETÁRIO: IZAIAS FARIA DE ABREU**  
**TELEFONES DA SECRETARIA: 3936 / 3819**

**SALA N° 06 ALA SENADOR NILO COELHO**  
**TEL. SALA DE REUNIÃO: 311-3254**  
**FAX: 311-1098**

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI**  
**PRESIDENTE: SENADOR JOSÉ AGRIPIÑO MAIA**  
**VICE-PRESIDENTE: SENADOR ARLINDO PORTO**  
**(23 TITULARES E 23 SUPLENTES)**

<b>TITULARES</b>	<b>SUPLENTES</b>
<b>PMDB</b>	
NABOR JUNIOR	AC-1478/1378
MAURO MIRANDA	GO-2091/2097
ONOFRE QUINAN	GO-3148/3150
GERSON CAMATA	ES-3203/ 3204
FERNANDO BEZERRA	RN-2461/2467
MARLUCE PINTO	RR-1101/1201
<b>PP</b>	
FREITAS NETO	PI-2131/2137
JOSÉ AGRIPIÑO	RN-2361/2367
ROMERO JUCÁ	RR-2111/2117
VILSON KLEINUBING	SC-2041/2047
ELCIO ALVARES	ES-3130/3132
VAGO	
<b>PSDB</b>	
JOSE IGNACIO FERREIRA	ES-2021/2027
LUDIO COELHO	MS-2381/2387
VAGO	
<b>PPR</b>	
LUCÍDIO PORTELLA •3	PI-3055/3057
<b>PP</b>	
JOSÉ ROBERTO ARRUDA •4	DF-2011/2017
<b>PDT</b>	
SEBASTIÃO ROCHA	AP-2241/2247
<b>PTB</b>	
ARLINDO PORTO	MG-2321/2321
<b>PT</b>	
JOSÉ EDUARDO DUTRA	SE-2391/2397
<b>PSB</b>	
ADEMIR ANDRADE	PA-2101/2107
<b>PL</b>	
ROMEU TUMA •2	SP-2051/2052
<b>PPB</b>	
ROBERTO FREIRE	PE-2161/2162

- 1 - OSMAR DIAS - desligou-se do PP em 22/06/96
- 2 - ROMEU TUMA - desligou-se do PL em 07/06/96
- 3 - LUCÍDIO PORTELLA - desligou-se do PPR em virtude da fusão do PP/PPR, em 28/10/96
- 4 - JOSÉ ROBERTO ARRUDA - desligou-se do PP em virtude da fusão do PP/PPR, em 25/10/96
- 5 - LEOMAR QUINTANILHA - desligou-se do PPR em virtude da fusão PP/PPR, em 25/10/96

REUNIÕES: TERÇAS-FEIRAS ÀS 14:00 HS.  
 SECRETÁRIO: CELSO PARENTE  
 TEL. DA SECRETARIA: 311-4354/4607

SALA N° 13 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA  
 TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311- 3292 (FAX)  
 FAX: 311-3286

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL - CRE**  
**PRESIDENTE: SENADOR ANTONIO CARLOS MAGALHÃES**  
**VICE-PRESIDENTE: SENADOR BERNARDO CABRAL**  
**(19 TITULARES E 19 SUPLENTES)**

<b>TITULARES</b>	<b>SUPLENTES</b>
<b>PMDB</b>	
RAMEZ TEBET	MS-2222/23
FLAVIANO MELO	AC-3493/86
CASILDO MALDANER	SC-2141/47
PEDRO SIMON	RS-3230/31
HUMBERTO LUCENA	PB-3139/41
<b>PP</b>	
GUILHERME PALMEIRA	AL-3245/47
ANTONIO CARLOS MAGALHÃES	BA-2181/87
HUGO NAPOLEÃO	PI-3085/86
JOSÉ AGRIPINO	RN-2381/87
JOEL DE HOLLANDA	PE-3197/99
<b>PSDB</b>	
GERALDO MELO	RN-2371/77
ARTUR DA TÁVOLA	RJ-2431/38
LÚDIO COELHO	MS-2381/87
<b>PPR</b>	
EPITÁCIO CAFETEIRA •2	MA-4073/74
<b>PT</b>	
BENEDITA DA SILVA	RJ-2171/77
<b>PP</b>	
BERNARDO CABRAL •4	AM-2081/87
<b>PTB</b>	
EMILIA FERNANDES	RS-2331/34
<b>PDT</b>	
SEBASTIÃO ROCHA	AP-2241/47
<b>PPB / PL / PPS</b>	
ROMEU TUMA •1	SP-2051/57
<b>1. MARLUCE PINTO</b>	
<b>2. FERNANDO BEZERRA</b>	
<b>3. RONALDO CUNHA LIMA</b>	
<b>4. GERSON CAMATA</b>	
<b>5. IRIS REZENDE</b>	
<b>RR-1101/4062</b>	
<b>RN-2461/87</b>	
<b>PB-2421/27</b>	
<b>ES-3203/04</b>	
<b>GO-2031/37</b>	
<b>MT-2271/77</b>	
<b>MA-3068/72</b>	
<b>TO-4071/72</b>	
<b>SE-4055/57</b>	
<b>SC-2041/47</b>	
<b>ES-2021/27</b>	
<b>PE-2451/57</b>	
<b>SP-2351/55</b>	
<b>AC-2181/87</b>	
<b>MG-2321/22</b>	
<b>RJ-3188/89</b>	
<b>PA-2101/07</b>	

- 1 - ROMEU TUMA - desligou-se do PL em 07/08/86
- 2 - EPITÁCIO CAFETEIRA - desligou-se do PPR em virtude da fusão do PP/PPR, em 25/10/86
- 3 - LEOMAR QUINTANILHA - desligou-se do PPR em virtude da fusão PP/PPR, em 25/10/86
- 4 - BERNARDO CABRAL - desligou-se do PP e também do PPB, em 25/10/86
- 5 - ANTONIO CARLOS VALADARES - desligou-se do PP, em virtude da fusão do PP/PPR, em 25/10/86

**REUNIÕES: QUINTAS-FEIRAS ÁS 10:00 HS.**  
**SECRETÁRIO: PAULO ROBERTO A. CAMPOS**  
**TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3259/3496**

**SALA N° 07 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA**  
**TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3367**  
**FAX: 311-3546**

**COMISSÃO PARLAMENTAR CONJUNTA DO MERCOSUL**  
**(SEÇÃO BRASILEIRA)**  
**(Designada em 25-4-95)**

**Presidente:** Deputado PAULO BORNHAUSEN  
**Vice-Presidente:** Senador CASILDO MALDANER  
**Secretário-Geral:** Senador LÚDIO COELHO  
**Secretário-Geral Adjunto:** Deputado ROGÉRIO SILVA

**SENADORES**

Titulares	Suplentes	
		PMDB
José Fogaça Casildo Maldaner	Martucci Pinto <sup>1</sup> Roberto Requílio	PFL
Vilacon Kleinübing Romero Jucá	Joel de Holanda Júlio Campos	PSDB
Lúdio Coelho	Geraldo Melo	PPB
Esperidião Amin		PTB
Emilia Fernandes		

Omar Dias<sup>2</sup>

PP

PT

Benedicto da Silva  
Eduardo Suplicy  
Lauro Campos

**DEPUTADOS**

**Titulares**

**Suplentes**

**Bloco Parlamentar PFL/PTB**

Luciano Pizzatto Paulo Bornhausen	PMDB	Antônio Ueno José Carlos Viana
Paulo Ritzel Valdir Coletto	PSDB	Elies Abrahão Rivaldo Macari
Franco Montoro	PPB	Yeda Crusius
Fetzer Júnior <sup>3 4</sup>	PP	Jailo Pizzatelli
Diosou Sperafico	PT	Augustinho Freitas
Miguel Rossetto		Luiz Melhado

1 Pedro Simon substituído por Martucci Pinto, em 2-10-95

2 Filiado ao PSDB em 22-6-95

3 Rogério Silva substituído por Júlio Redecker, em 31-5-95

4 Júlio Redecker substituído por Fetzer Júnior, em 14-2-96

## Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal

### REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA nº 127 - julho/setembro - 1995

#### Leia neste número:

- Direitos e garantias fundamentais - Josaphat Marinho  
A introdução da Lex Mercatoria no Brasil e a criação de uma nova dogmática - Arnoldo Wald  
Justiça Militar: por que sim e por que não? Competência - Álvaro Lazzarini  
A Constituição e a educação brasileira - Edivaldo M. Boaventura  
A função judicante do Poder Legislativo no Brasil - Paulo Lopo Saraiva  
Direito à moradia - Sérgio Sérvelo da Cunha  
Dos efeitos da falência decretada no estrangeiro - Edilson Pereira Nobre Júnior  
Apropriação indébita em matéria tributária - Carlos Alberto da Costa Dias  
A incidência da Cofins sobre o faturamento de empresas de incorporação de venda de imóveis - Oswaldo Othon de Pontes Saraiva Filho  
A união estável e a Lei nº 8.971, de 29 de dezembro de 1994 - Otto Eduardo Vizeu Gil  
Defesa de direitos coletivos e defesa coletiva de direitos - Teori Albino Zavascki  
Revisão do decênio da Reforma Penal (1985-1995). Considerações sobre a "Execução Provisória da Sentença Penal" - Maurício Kuehne  
A contribuição da Justiça Eleitoral para o aperfeiçoamento da democracia - José Augusto Delgado  
Uma leitura jurídica da prostituição infantil - Josiane Rose Petry Veronese  
Contratação direta: dispensa de licitação com base no art. 24, inc. VIII, da Lei nº 8.666/93 - Jorge Ulisses J. Fernandes  
Empresa agrária e estabelecimento agrário - Fábio Maria de Mattia  
Neoliberalismo e desadministrativização - Gladston Mamede  
Prestação de contas - instrumento de transparência da Administração - Flávio Sátiro Fernandes  
Regimes de concorrência: políticas de concorrência na América Latina: o caso do Mercosul - José Matias Pereira  
A evolução jurisprudencial dos sistemas regionais internacionais de proteção aos direitos humanos - Jete Jane Fiorati  
Contribuições sociais: a certidão positiva de débito com efeito de negativa em face do § 3º do art. 195 da Constituição Federal - Fájiana de Menezes Soares  
Invalidez "ex officio" dos atos administrativos pelo Juiz - José Américo A. Costa  
A discricionariedade administrativa e o controle judicial de seus limites - Amandino Teixeira Nunes Júnior  
O contrato com cláusula de risco para exploração de petróleo no Brasil - Thadeu Andrade da Cunha  
A Corte Internacional de Justiça e o caso Estados Unidos - Nicarágua - Fredys Orlando Soto  
Lei sobre o Tribunal Constitucional Federal Alemão. (Lei do Tribunal Constitucional Federal) - Luís Afonso Heck  
IX Congresso Latino-Americano de Direito Romano (Jalapa-México). Romanismo e indigenismo dos juristas latino-americanos - Sílvio Meira  
A Responsabilidade do Estado-Juiz - Rogério Marinho Leite Chaves  
Da correção monetária dos débitos judiciais trabalhistas - José Pitas

---

#### ASSINATURA DA REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA

Números 125 a 128: R\$ 50,00

Os pedidos deverão ser acompanhados de cheque nominal à Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal ou de vale postal remetido à agência APT-Senado. Neste valor já estão incluídos os preços postais referentes à remessa através da ECT.

Nome: .....

Endereço: .....

Cidade: ..... UF: ..... Telefone: ..... Fax: ..... Telex: .....

Data: ..... Assinatura: .....

### **REGIMENTO INTERNO – SENADO FEDERAL (R\$ 10,00)**

Edição especial de 1995.

Resolução nº 93, de 1970. Texto consolidado, com as alterações adotadas pelas Resoluções nºs 51, 58 e 63, de 1989, e 1, 9, 17 e 52, de 1990.

### **REGIMENTO COMUM (CONGRESSO NACIONAL) (R\$ 5,00)**

Edição de 1995.

Resolução nº 1/70 CN com alterações posteriores.

### **REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA N°s 1, 10, 12, 17, 22, 82 A 84, 88 A 108, 110 A 127. (R\$ 12,50 o volume)**

Publicação trimestral de artigos jurídicos e técnico-legislativos com circulação ininterrupta desde 1964.

### **SENADO & CONGRESSO (R\$ 5,00)**

Edição de 1995.

Proposições Legislativas, Tramitação, 1995.

## **Outros títulos**

### **ESTUDOS DA INTEGRAÇÃO (R\$ 5,00 o volume)**

*1º Volume:* Defesa da concorrência no Mercosul – Professor Werter Faria; *2º Volume:* A Defesa contra as práticas desleais na Europa – Um exemplo a seguir? – Professor Werter Faria; *3º Volume:* O regime comum de origem no Mercosul; *4º Volume:* ZPEs brasileiras – A necessidade de mudanças no contexto do Mercosul; *5º Volume:* Disciplina da concorrência de controle das concentrações de empresas no Mercosul; *6º Volume:* Os efeitos do artigo 98 do Código Tributário Nacional e o Processo de Integração do Mercosul; *7º Volume:* O estabelecimento de uma política comum de proteção do meio ambiente – sua necessidade num mercado comum; *8º Volume:* Harmonização Legislativa no Mercosul.

### **LEI DE EXECUÇÃO PENAL E LEGISLAÇÃO CORRELATA (R\$ 10,00)**

Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984. Código Penal e Código de Processo Penal. Lei das Contravenções Penais, de Prevenção e Repressão ao Tráfico Ilícito de Entorpecentes e sobre Crimes Hediondos. Resoluções da ONU sobre prevenção do delito e tratamento dos reclusos.

### **OBRA SOCIAL E POLÍTICA DE ALBERTO PASQUALINI (R\$ 25,00)**

Edição de 1994. 4 volumes.

### **LEGISLAÇÃO ELEITORAL E PARTIDÁRIA (R\$ 12,00)**

10ª edição atualizada, 1994.

Código Eleitoral. Lei de Inelegibilidade. Lei Orgânica dos Partidos Políticos. Eleições de 1994. Legislação correlata. Calendário eleitoral.

---

#### **Pedidos à**

**Subsecretaria de Edições Técnicas – Senado Federal. Praça dos Três Poderes, Via N-2, Unidade de Apoio III CEP 70165-900. Brasília-DF. Telefones: (061) 311-4258 e 321-7333. Telex: (061) 1357**

## Novas publicações

### CANUDOS E OUTROS TEMAS (R\$ 10,00)

Euclides da Cunha.

Edição de 1994 comemorativa dos 90 anos de publicação de *Os Sertões*.

### CONSTITUIÇÃO DE 1988 (R\$ 5,00)

Edição atualizada em 1995 contendo as Emendas Constitucionais e as Emendas Constitucionais de Revisão.

### CONSTITUTION DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL / CONSTITUTION OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL (R\$ 5,00)

Tradução para o francês de Jacques Villermain e Jean-François Clément (Tradutor do Senado Federal) da edição atualizada em 1994, contendo as Emendas Constitucionais e as Emendas Constitucionais de Revisão.

Tradução para o inglês de Istvan Vajda, Patricia de Queiroz Carvalho Zimbres e Vanira Tavares de Souza, tradutoras do Senado Federal, da edição atualizada em 1994, contendo as Emendas Constitucionais e as Emendas Constitucionais de Revisão.

### ESTATUTO DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE (R\$ 5,00)

Edição de 1995.

Lei nº 8.069 e as alterações da Lei nº 8.242 e Legislação Correlata.

### GUIA DAS ELEIÇÕES DE 1994 (R\$ 3,00)

Edição de 1994.

Comentários à Lei nº 8.713/93 e informações complementares.

### LEGISLAÇÃO INDIGENISTA (R\$ 5,00)

Edição de 1993.

Coletânea de textos jurídicos e legislação correlata relativos aos direitos indígenas.

### LICITAÇÕES, CONCESSÕES E PERMISSÕES NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA (R\$ 5,00)

Edição de 1995.

Leis 8.666/93, 8.883/94, 8.987/95, texto da Constituição federal sobre matéria e Legislação Complementar.

### RELATORIA DA REVISÃO CONSTITUCIONAL (R\$ 45,00 a coleção)

Edição de 1994.

Série com 03 volumes – Pareceres produzidos (histórico)

### REGIME JURÍDICO DOS SERVIDORES PÚBLICOS CIVIS E LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR (R\$ 5,00)

Edição de 1995.

Dispõe sobre o regime jurídico dos Servidores Públicos Civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais e Legislação Complementar.

#### Pedidos à

Subsecretaria de Edições Técnicas – Senado Federal, Praça dos Três Poderes, Via N-2, Unidade de Apolo III. CEP 70165-900. Brasília-DF. Telefones: (061) 311-4258 e 321-7333. Telex: (061) 1357

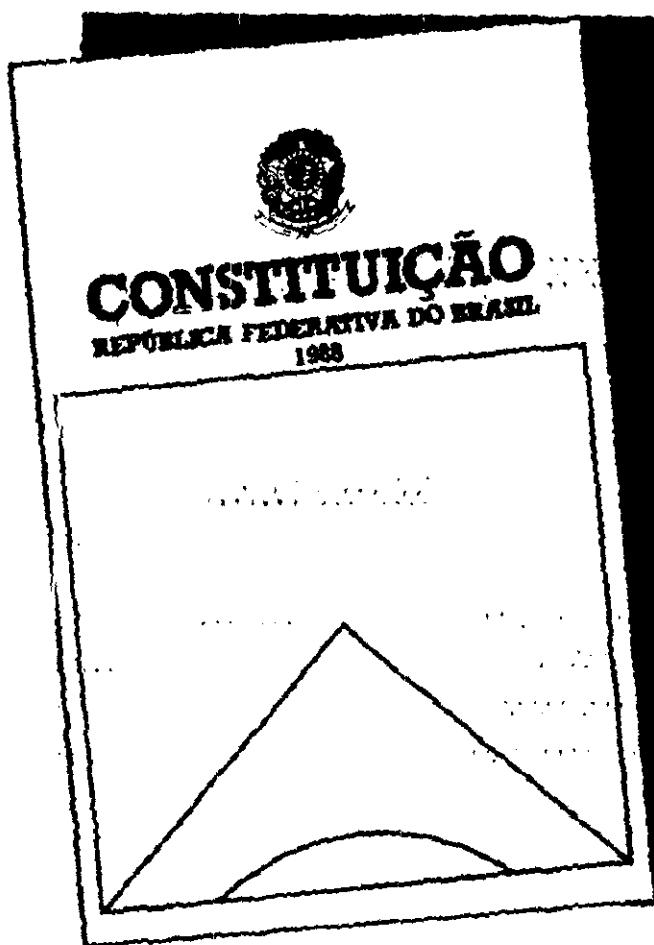
**Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal**

**COMPACT DISK  
CD/ROM**

- Normas jurídicas de hierarquia superior (leis, decretos, decretos-leis etc.) com base no Banco de Dados "NJUT – Normas Jurídicas", de forma referencial contendo texto integral da Constituição, disponível no Sistema de Informação do Congresso Nacional – SICON, do Prodases.
- O acervo inclui, além de 3.988 documentos anteriores a 1946, dados informativos da legislação posterior àquele ano provenientes das seguintes fontes:
  - Diário Oficial da União (a partir de 1808)
  - Diário Oficial da União (acervo micrográfico do período 1930/1954)
  - Diário do Congresso I – Câmara (a partir de 1888)
  - Diário do Congresso II – Senado (a partir de 1888)
  - Diário da Justiça (a partir de 1925)
- Trimestralmente será editada uma nova versão do CD-ROM NJUT com dados atualizados.
- O pedido deverá ser acompanhado de depósito bancário a ser realizado na Caixa Econômica Federal em nome da FUNDASEN, agência 0005, operação 006, conta nº 950.058-8.

**Valor unitário: R\$ 65,00  
Despesas postais: R\$ 5,00**

Subsecretaria de Edições Técnicas  
do Senado Federal



CONSTITUIÇÃO FEDERAL ATUALIZADA COM TODAS AS MUDANÇAS EFETUADAS  
DESDE A SUA ELABORAÇÃO EM 1988, INCLUIDAS, INCLUSIVE, TODAS AS  
EMENDAS CONSTITUCIONAIS DE REVISÃO.

---

Os pedidos à

Subsecretaria de Edições Técnicas — Senado Federal  
Praça dos Três Poderes, Anexo 1, 22.º andar — 70165-900 — Brasília — DF

Telefones: (061) 311-3578, 3579 e 3589

Fax: (061) 311-4258 e 321-7333 — Telex: (061) 1357

Central de venda direta ao usuário:

Via N-2, Unidade de Apoio 1 (fundos do CEGRAF, pelo estacionamento à  
esquerda).

# DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

## PREÇO DE ASSINATURA

### SEMESTRAL

Assinatura s/ o porte .....	R\$ 31,00
Porte do Correio .....	<u>R\$ 96,60</u>
Assinatura c/porte	R\$ 127,60 (cada)
Valor do número avulso	R\$ 0,30

Os pedidos devem ser acompanhados de cheque pagável em Brasília, Nota de Empenho ou Ordem de Pagamento pela Caixa Econômica Federal – Agência 1386 – PAB-CEGRAF, conta corrente nº 920001-2 e/ou pelo Banco do Brasil – Agência 0452-9 – CENTRAL, conta corrente nº 55560204/4, a favor do

## CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

Praça dos Três Poderes – Brasília – DF  
CEP: 70160-900

Maiores informações pelos Telefones (061) 311-3738 e 311-3728 na Supervisão de Assinaturas e Distribuição de Publicações – Coordenação de Atendimento ao Usuário.



EDIÇÃO DE HOJE: 136 PÁGINAS