



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

ANO XXXI — Nº 148 QUARTA-FEIRA, 10 DE NOVEMBRO DE 1976 BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 205.<sup>a</sup> SESSÃO, EM 9 DE NOVEMBRO DE 1976

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Mensagem do Senhor Presidente da República

Restituindo autógrafos de projeto de lei sancionado:

N.º 180/76 (n.º 341/76, na origem), referente ao Projeto de Lei do Senado n.º 252, de 1976-DF, que eleva em Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros) o limite atribuído ao Governador do Distrito Federal para abertura de créditos suplementares. (Projeto que se transformou na Lei n.º 6.372, de 8 de novembro de 1976.)

1.2.2 — Discursos do Expediente

**SENADOR RUY SANTOS** — Considerações sobre o próximo pleito municipal a realizar-se no dia 15 de novembro vindouro.

**SENADOR LAZARO BARBOZA** — Manifestando seu ponto de vista com relação ao sentido plebiscitário dado pelo Senhor Presidente da República ao próximo pleito eleitoral.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Requerimento n.º 524/76, do Sr. Senador Vasconcelos Torres, solicitando a transcrição, nos Anais do Senado Federal, do discurso proferido pelo Ministro das Relações Exteriores, Embaixador Azeredo da Silveira, publicado no *Jornal do Brasil*, edição de 5 de outubro de 1976. Votação adiada por falta de quorum.

— Requerimento n.º 531/76, do Sr. Senador Otair Becker, solicitando a transcrição, nos Anais do Senado Federal, do discurso pronunciado pelo Engenheiro Telmo Thompson Flores por ocasião da visita do Senhor Presidente da República ao Estado de Santa Catarina. Votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei do Senado n.º 8/76, do Sr. Senador Franco Montoro, que assegura direitos dos empregados no caso de falência ou concordata da empresa. Votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei do Senado n.º 92/75, do Sr. Senador José Esteves, que dispõe sobre a transferência da sede da Superintendência da Borracha para a cidade de Manaus. Votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei do Senado n.º 125/76, do Sr. Senador Osires Teixeira, que autoriza os Governos Estaduais a implantar agências de banco oficial ou caixa econômica estadual, nos termos que especifica. (Apreciação preliminar da constitucionalidade.) Votação adiada por falta de quorum.

1.4 — DESIGNAÇÃO DA ORDEM DO DIA DA PRÓXIMA SESSÃO. ENCERRAMENTO.

2 — ATO DO PRIMEIRO-SECRETÁRIO  
— Portaria n.º 213, de 1976

3 — ATA DAS COMISSÕES

4 — MESA DIRETORA

5 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

6 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

ATA DA 205.<sup>a</sup> SESSÃO, EM 9 DE NOVEMBRO DE 1976

2.<sup>a</sup> Sessão Legislativa Ordinária, da 8.<sup>a</sup> Legislatura

PRESIDÊNCIA DO SR. MAGALHAES PINTO

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

Adalberto Sena — José Esteves — José Lindoso — Domicio Gondim — Ruy Carneiro — Augusto Franco — Ruy Santos — Danton Jobim — Gustavo

Capanema — Magalhães Pinto — Otto Lehmann — Benedito Ferreira — Lázaro Barboza — Accioly Filho — Otair Becker.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — A lista de presença acusa o comparecimento de 15 Srs.

Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

O Sr. 1.º-Secretário vai proceder à leitura do Expediente.

É lido o seguinte

### EXPEDIENTE

#### MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

*Restituindo autógrafos de projeto de lei sancionado:*

N.º 180/76 (n.º 341/76, na origem), de 8 do corrente, referente ao Projeto de Lei do Senado n.º 252, de 1976-DF, que eleva em Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros) o limite atribuído ao Governador do Distrito Federal para abertura de créditos suplementares. (Projeto que se transformou na Lei n.º 6.372, de 8 de novembro de 1976.)

**O SR. PRESIDENTE** (Magalhães Pinto) — O Expediente lido vai à publicação.

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Ruy Santos.

**O SR. RUY SANTOS** (ARENA — BA. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Apenas para não termos mais uma sessão sem oradores, eu venho a este microfone. Estamos a poucos dias das eleições municipais, que se verificarão em todos os municípios brasileiros, que são quase quatro mil.

As campanhas municipais, Sr. Presidente, são as campanhas mais intensas, mais contraditórias e mais fortes que ocorrem no território nacional. É que elas dizem respeito a interesses, a competições locais, de modo que os candidatos se empenham fortemente pela sua vitória, e não só fortemente, às vezes, incompreensivelmente, chegando até às raias do crime. O Ministro da Justiça, em telegramas aos governadores, transmitiu a palavra do Senhor Presidente da República, para que o pleito decorresse na maior tranquilidade, com o aceite da vontade dos eleitores. E eu acredito que isso se dê.

Sr. Presidente, a minha impressão é que esse pleito apresentará pequena abstenção: dos quarenta milhões de eleitores, possivelmente mais de trinta milhões devem ir às urnas. E na segunda quinzena de novembro, começaremos a recolher os resultados desse prélio. Um partido e o outro têm as suas esperanças. Mas como V. Ex.ª já disse uma vez, Sr. Presidente, citando a experiência mineira, de que em mineração e eleição, o mineiro só acredita no resultado após a apuração, somente após a apuração nós teremos, de fato, o retrato das tendências do eleitorado.

Se formos avaliar apenas o esforço do Governo da Revolução para a solução dos problemas brasileiros, não tenho a menor dúvida de que a ARENA sairá vitoriosa, mas nem sempre isso pesa eficientemente. As obras realizadas pelo Presidente Geisel aí estão, principalmente na Justiça Social — e esta eleição, que é municipal, é aquela em que o eleitor deve estar atento principalmente a uma série de medidas adotadas pelo Chefe do Governo no que toca ao homem do campo, não só a inclusão de empregados e empregadores nos benefícios da Previdência Social, como também a fixação de preços mínimo, o PROTERRA, que tem levado uma série de benefícios a todo o interior brasileiro — mas, na hora do voto, o brasileiro nem sempre vota partidariamente, vota cordialmente, quer dizer, com o sentido do coração, é o amigo que pediu o voto, é o compadre que pediu

o voto, e nem sempre se vota com a consciência que o cidadão deve ter no externar, com o voto, o seu pensamento.

Esta eleição, porém, Sr. Presidente, está dando margem a uma série de especulações, diria mesmo de intromissões. Os jornais de hoje falam que o ex-Presidente Jânio Quadros já se pronunciou em São Paulo a favor de um candidato da ARENA, e todo mundo está surpreso. Acho, porém, que do Sr. Jânio Quadros nada deve surpreender; no Sr. Jânio Quadros tudo é possível. E, então, pergunta a Imprensa se é possível o Sr. Jânio Quadros estar se intrometendo no pleito, se os 10 anos da suspensão dos seus direitos políticos já se escoaram. Acredito que ele pode.

E sabe V. Ex.ª, Sr. Presidente, e sabem os Srs. Senadores, que em eleição nenhum candidato pode dizer “eu não aceito voto de fulano, porque é ladrão”, ou “não aceito voto de fulana, porque tem uma vida irregular”. O importante é o voto, e se aceita o voto indiscriminadamente.

Mas o Sr. Jânio Quadros, depois de mostrar intimidade com Jimmy Carter — e é sempre agradável ter-se intimidade com os vitoriosos — faz essa incursão em Guarujá, onde veraneia, onde se distrai, onde mostra o que sempre teve: desprezo pela solução dos problemas nacionais.

Votei no Sr. Jânio Quadros, Sr. Presidente. O primeiro voto que dei foi ao Sr. Getúlio Vargas, de quem divergi daí em diante. E não me arrependi do voto que dei ao Sr. Getúlio Vargas, porque naquele tempo estava desejoso da vitória da Revolução de 30. Votei, porém, em Jânio Quadros. Fui a vários comícios dele no interior da Bahia, acompanhando e com pesar — com que pesar — tanto tempo passado, evoco esse esforço que dei em favor do paulista de Mato Grosso. É que o Sr. Jânio Quadros decepcionou a Nação brasileira com os seus processos de Governo, preocupado com briga de galo, com bilhetinhos ministeriais, esquecendo a solução dos problemas nacionais. E, quando marchou para a renúncia — este episódio está ainda meio nebuloso — marchou dizendo que era para fugir às pressões. Mas quem na vida, Sr. Presidente, não sofre pressões? Nós, individualmente, sofremos pressões, pressões até da nossa autocensura. Quantas vezes desejamos fazer alguma coisa, e a nossa autocensura nos leva a não fazer, numa pressão íntima a que acabamos por ceder. Neste pleito, e até sexta-feira, quando se encerra o prazo para os comícios, deveremos ainda ter novidades, umas agradáveis, outras possivelmente desagradáveis. Mas, os meus votos, os votos de um velho parlamentar, nesta semana que é a última antes do pleito, são para que o cidadão exerça o seu direito, com independência e com consciência.

A vida brasileira é uma vida ainda de dificuldades. O próprio Chefe da Nação já declarou que há muito ainda a fazer. E há. E por mais já que tivesse feito, sempre no exame de consciência, ele haveria de reconhecer que ficou ainda muito a fazer. Isso é contingência da própria vida. A perfeição é uma coisa nem sempre atingida. O ideal, nem sempre se chega a ele, porque quando chegamos ao ideal próximo, imediatamente criamos um ideal mais distante, buscando atingi-lo dali a dias.

Os meus votos, porém, Sr. Presidente, nesta sessão vazia do Senado, esvaziamento que se compreende, pelo empenho dos Srs. Senadores na eleição dos seus Estados — e estou sendo faltoso, até agora não fui à Bahia — a esperança minha, e acredito de todos os políticos brasileiros, é no sentido de que o pleito seja um pleito livre e um pleito que represente realmente a vontade da Nação.

A democracia só se realiza praticando-a; a democracia não é a coisa que nós devemos ter da boca para fora, mas uma coisa que nós devemos ter na nossa própria consciência, praticando-a, como devemos praticar, a serviço dos interesses do povo.

Lamentavelmente, porém, muitas vezes, enche-se a boca do povo, como o Sr. Jânio Quadros tantas vezes encheu e a tantos populares iludiu, para depois não atender nem sentir as reivindicações populares.

Os meus votos, às vésperas do pleito, são para que ele corra limpo, decente, democrático, e vença aquele que conseguir sensibilizar honestamente o eleitorado, para a vitória de sua causa.

Era o que eu tinha que dizer. (Muito bem! Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE** (Magalhães Pinto) — Concedo a palavra ao nobre Senador Lázaro Barboza.

**O SR. LAZARO BARBOZA** (MDB — GO. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Eu deveria ter regressado ontem a esta Casa para, na tarde de hoje, depois de somar uma série de dados, fazer também a respeito das eleições municipais que se ferirão a 15 de novembro próximo, a minha interpretação — interpretação do ponto de vista da Oposição no Brasil — com a responsabilidade de Secretário-Geral nacional do meu Partido, em exercício, substituindo o grande Deputado Thales Ramalho que, acidentado há meses, se encontra hospitalizado nos Estados Unidos.

Tenho, Sr. Presidente, Srs. Senadores, me desdobrado nas funções de Secretário-Geral e, em vista disto, creio estar em condições de avallar, senão com perfeição, porque impossível se prever com perfeição, mas pelo menos com uma razoável dose de realidade, o resultado das eleições. Entretanto, ausente desta Casa há muitos dias, percorrendo que estava a região do Norte e Nordeste do Estado de Goiás, onde participei de cerca de 68 grandes comícios, muitos deles realizados sob a chuva, outros sob sol inclemente, não foi possível chegar ontem aqui a Brasília, verificar e compulsar os dados de que disponho na Secretaria-Geral, para oferecer ao Senado e ao País a interpretação do Movimento Democrático Brasileiro, de forma mais cabal, mais abalizada, estribada, portanto, em estudos feitos desapaixonadamente.

Mas, em aqui chegando, Sr. Presidente, atendendo à convocação de V. Ex.<sup>a</sup> para vir ao plenário e, tendo em vista que, ainda hoje, me ausentarei para nova viagem, só regressando a Brasília após as eleições de 15 de novembro, embora sucintamente vou tecer considerações a respeito do quadro que se desenrola no País inteiro, na presente campanha eleitoral.

Tenho sustentado, Sr. Presidente, Srs. Senadores, que o honrado Chefe do Governo incorre num erro palmar, ao emprestar sentido plebiscitário às eleições municipais.

Mas por que, Sr. Presidente? Por uma razão muito simples, a começar pela impossibilidade de o povo eleger, pelo voto direto, secreto e universal, os prefeitos das Capitais dos Estados ...

**O Sr. Ruy Santos** (ARENA — BA) — Permite V. Ex.<sup>a</sup> um aparte?

**O SR. LAZARO BARBOZA** (MDB — GO) — ... das estâncias hidrominerais e dos municípios chamados de área de segurança nacional.

Ouçõ, para honra minha, o eminente Líder do Governo Senador Ruy Santos.

**O Sr. Ruy Santos** (ARENA — BA) — Mais de uma vez já se falou que o Presidente Geisel dava o sentido de plebiscito ao pleito de 15 de novembro, e isso mais de uma vez foi desmentido. Sua Excelência deseja, naturalmente, a vitória do seu Partido que é o Partido da Revolução — Revolução que ele encarna — mas jamais considerou o pleito em termos de plebiscito.

**O SR. LAZARO BARBOZA** (MDB — GO) — Eminente Líder, o seu aparte me honra, mas a imprensa nacional, há alguns meses, não faz outra exegese do pensamento presidencial e honrados colegas nossos com assento na Bancada da Aliança Renovadora Nacional, como o eminente Senador Luiz Viana, colega de V. Ex.<sup>a</sup>, do seu Estado, já teve também oportunidade de, da tribuna do Senado expor o seu ponto de vista contrário à interpretação dada pelo Chefe do Governo ao resultado das presentes eleições.

Que o Presidente Ernesto Geisel deseje, como deseja, a vitória do seu Partido, é natural, nobre Líder Ruy Santos. Mas, continuando na minha linha de raciocínio, não é possível atribuir efeito plebiscitário a eleições em que cerca de 35% dos brasileiros estão impedidos de eleger os seus prefeitos, exatamente aqueles brasileiros que se situam nas camadas mais esclarecidas de nossa população.

**O Sr. Ruy Santos** (ARENA — BA) — Permite V. Ex.<sup>a</sup> um aparte?

**O SR. LAZARO BARBOZA** (MDB — GO) — Como dar essa interpretação, Sr. Presidente, quando o Governo, temendo exatamente que houvesse um debate amplo em torno dos problemas nacionais, temendo que a opinião pública nacional se constituísse num tribunal para julgar o Governo, — impede, através da Lei Falcão, da antilei, que os partidos políticos e seus líderes pudessem debater os problemas nacionais através do rádio e da televisão?

Ouçõ V. Ex.<sup>a</sup>, nobre Senador Ruy Santos.

**O Sr. Ruy Santos** (ARENA — BA) — Realmente, nas eleições o cargo, do Poder Executivo desperta maior interesse. Mas V. Ex.<sup>a</sup> não tem razão em alegar as capitais, as estâncias hidrominerais e os Municípios inclusive da área de segurança, porque vai haver eleição para vereador. Na eleição para vereador se aquilatará a tendência do eleitorado que se pronunciou.

**O SR. LAZARO BARBOZA** (MDB-GO) — Que vai haver eleição para Vereador concordo com V. Ex.<sup>a</sup>, mas na parte inicial do aparte com que me honrou, frisou que as eleições de prefeitos municipais são exatamente aquelas que empolgam, que prendem mais a atenção do eleitor.

Ocorre que grande parte do eleitorado brasileiro está desalentado com eleições, Sr. Presidente, revoltada até com a impossibilidade de eleger os prefeitos das capitais, pelo voto direto, secreto e universal.

**O Sr. Ruy Santos** (ARENA-BA) — Temo que o comparecimento ao pleito vá desmentir V. Ex.<sup>a</sup>

**O Sr. LAZARO BARBOZA** (MDB-GO) — V. Ex.<sup>a</sup> terá, eminente Senador Ruy Santos, a oportunidade de compulsar o resultado das eleições de 15 de novembro, não em termos de número de comparecimento, porque de ano para ano aumenta a densidade eleitoral como a densidade demográfica. V. Ex.<sup>a</sup> vai ter oportunidade de aquilatar, avaliando e compulsando o resultado dessas eleições com o resultado de eleições municipais que eram feitas em todo o País antes das leis casuísticas, uma após outra, que vieram alijando a cada dia, parte substancial do eleitorado brasileiro.

Ouçó o nobre e eminente Senador Adalberto Sena.

O Sr. Adalberto Sena (MDB-AC) — Nobre Senador, há ainda um dado importante, nesse julgamento, que não foi citado por V. Ex.<sup>a</sup>. É o fato de que o Movimento Democrático Brasileiro não pôde organizar diretórios em uma grande quantidade de municípios. Isso resulta que muitos dos eleitores desses municípios, impedidos de votar nos vereadores ou prefeitos, não podem, evidentemente, manifestar o que pensam em relação ao Governo ou em relação, já não digo a esse plebiscito, mas a esse teste que está nas cogitações do Senhor Presidente da República.

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB-GO) — Agradeço o aparte do eminente Senador Adalberto Sena, que vem recoberto de razão.

O Sr. Ruy Santos (ARENA-BA) — Permite um aparte, Ex.<sup>a</sup>?

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB-GO) — Daqui a pouco ouvirei V. Ex.<sup>a</sup>, eminente Senador Ruy Santos.

Não se pode, Sr. Presidente, e seria até — não sei o que digo — inocência do Governo se atribuísse a si a totalidade dos votos dados aos candidatos da Aliança Renovadora Nacional, em centenas e centenas de municípios deste País em que o MDB não conseguiu criar diretórios. E mesmo no Estado de V. Ex.<sup>a</sup>, eminente Presidente Magalhães Pinto, em duzentos e tantos municípios o MDB não concorre, mas haverá alguém tão mal informado a ponto de sustentar que nesses lugares não existem os eleitores da Oposição que discordam do Governo? É óbvio que ninguém, ninguém medianamente informado faria tal interpretação!

Em centenas de municípios de Minas Gerais, Sr. Presidente, o eminente Senador Iamar Franco, em 1974, venceu as eleições para o Senado. Entretanto, até hoje, o MDB não tem diretórios em todos os municípios mineiros.

Dir-se-ia que houve, então, por parte da direção do MDB, nacional e regional de Minas Gerais, a falta de um trabalho mais dinâmico no sentido de preencher esse vazio. Ocorre, Sr. Presidente, que naquele processo de agigantamento do Partido oficial, do Partido que sustenta o Governo, todas as lideranças válidas correram para a Aliança Renovadora Nacional, e se homizaram naquilo que se convencionou chamar de sublegendas inimigas, que não se toleram, e o exemplo está aí: no País inteiro, candidatos da ARENA assassinados por colegas seus da própria ARENA, cabos eleitorais da ARENA A, assassinados por cabos eleitorais da ARENA B, aviltando o bipartidarismo e a própria vida partidária do País.

O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA.) — Permite V. Ex.<sup>a</sup> um aparte?

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO.) — Sr. Presidente, não fosse mais uma lei casuística, aquela que fixa em dois anos o prazo do interstício partidário, para que o cidadão, desvinculando-se de um partido, pudesse sair candidato por outro partido e, V. Ex.<sup>a</sup> e os Srs. Senadores veriam que o Movimento Democrático Brasileiro estaria concorrendo e disputando as eleições em todos os municípios do País. Não haveria, Sr. Presidente, duzentos e tantos municípios em Minas Gerais sem candidatos do MDB; não haveria cerca de uma centena de municípios em São Paulo sem candidatos do MDB; não existiriam oito municípios do meu Estado sem candidatos do MDB; não existiriam, em vasta área da região Norte-Nordeste do País, centenas de municípios em que o MDB, embora se constitua em uma força viva, não pode lançar can-

didatos, porque os líderes de maior expressão foram aqueles que, desgostosos com o Partido do Governo, vieram para o MDB desde as eleições de 1974 e que não se vincularam a tempo, para que pudessem disputar as eleições como candidatos a vereador ou prefeito.

Sr. Presidente, seria até impatriótico se o Movimento Democrático Brasileiro lançasse uma campanha, em todo o País, no sentido de levar o eleitorado desses municípios onde ele não concorre, a votar em branco ou anular o voto. Basta o aumento do índice dos votos em branco que a antilei Falcão vai proporcionar. Basta isso. Porque nas grandes metrópoles como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, no meu Estado, na Bahia de V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Senador Ruy Santos, em Salvador e em todas as grandes capitais do País é considerável a faixa do eleitorado que não sabe sequer quem é candidato a vereador. Não sabe, porque o homem da empresa, da classe média e o próprio trabalhador, Sr. Presidente, nem sempre têm ânimo para percorrer os bairros acompanhando comícios. É mais cômodo ficar em casa, numa poltrona e assistir ao Presidente eleito dos Estados Unidos, Jimmy Carter, discutir os problemas dos Estados Unidos e do Continente com o Presidente Ford. É muito mais cômodo do que ele sair da sua casa, pegar o seu automóvel, ou deslocar-se de ônibus ou a pé, para assistir a um comício numa praça distante. Principalmente quando o povo brasileiro já tinha o hábito salutar de ouvir pelo rádio e assistir pela televisão seus candidatos, de ambas as facções políticas.

Ora, Sr. Presidente, Srs. Senadores, essas eleições municipais que se ferirão a 15 de novembro servem para uma análise muito ampla, mas de forma alguma podem ser analisados como plebiscito. E se formos analisá-la sob esse ângulo, se com base em seus resultados, fosse se sentir o Governo autorizado a tomar decisões no âmbito da vida institucional do País, será preciso que o Governo tenha coragem de atribuir como fatos contra si, parte considerável dos votos dados aos candidatos da ARENA, de uma sublegenda e de outra sublegenda, nesta centena de municípios em que o MDB não concorre. Será preciso que o Governo debite a si, como voto contra si, o aumento monstruoso de votos brancos e nulos, principalmente nas grandes capitais, nas grandes metrópoles.

Mesmo assim, Sr. Presidente e Srs. Senadores mesmo assim eu quero dizer ao Senado que não vejo ninguém, neste País, em condições de afirmar que o Partido do Governo levará grande vantagem em número de sufrágios. Se se for fazer uma interpretação correta, Sr. Presidente, não tenho dúvida de que essa interpretação significaria para o Governo uma advertência no sentido de que ele buscasse, o mais rápido possível, normalizar a vida institucional do País, buscasse, o mais rápido possível, o reencontro da Revolução com o seu programa, programa que a sustentou nos primórdios de 64 e que levou a maioria do povo brasileiro — inclusive o Senador que fala nesta tarde — não somente a concordar mas a aplaudir a Revolução, porque ela foi prometida como um grande movimento de salvação nacional que viria garantir a intocabilidade do Congresso e da Constituição, que viria afastar da memória da vida pública brasileira costumes que deviam realmente, ser reformados, porque prometia, milagrosamente, dominar o custo de vida avassalador; prometia pôr cobro à inflação galopante que, desde aquela época, já intranquilizava o País.

E o que aconteceu, Srs. Senadores? O que aconteceu é que, pouco a pouco, assim como uma espécie de movimento de má consciência, muitos dos líderes da Revolução acabaram por levá-la a renegar os compro-

missos assumidos. E, dia a dia, mês após mês, ano após ano, a Revolução começou a marginalizar grande parcela de brasileiros da vida pública nacional, tirando até mesmo a cidadania dos filhos desta Pátria, porque impede, não sei a que pretexto, que os habitantes das capitais elejam os prefeitos.

Será, Sr. Presidente, que os habitantes das capitais não têm discernimento para eleger seus Prefeitos? Será, Sr. Presidente, que os habitantes das cidades climáticas hidrominerais tornariam menos saudáveis essas estâncias pelo simples fato de caminharem até uma urna e lá depositar um voto para prefeito ou vereador?

O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) — Permite V. Ex.<sup>a</sup> um aparte?

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) — Com prazer.

O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) — V. Ex.<sup>a</sup> está chegando de Goiás e falando com o mesmo tom dos 68 comícios que lá realizou; está usando a mesma linguagem que lá deve ter usado. Queria apenas dizer a V. Ex.<sup>a</sup> — e há mais tempo lhe pedi licença para o aparte — que o argumento da não constituição de diretórios do MDB, em grande número de municípios, é um argumento contra o próprio MDB, que não teve condições para organizá-los.

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) — Contra o MDB, eminente Líder, são todos os argumentos do Governo.

O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) — O MDB, repito, não teve condições para organizá-los. Gostaria de dar um depoimento a V. Ex.<sup>a</sup> que, acredito, nem me fique bem; há mais ou menos quatro anos eu estava no Tribunal Regional Eleitoral da Bahia, na fase de registro de diretórios. O MDB estava com vários processos irregulares e eu fiz uma intervenção junto ao Tribunal para fechar os olhos às irregularidades, porque se não fossem registrados esses diretórios o MDB não teria atingido aquele quorum para organizar o diretório regional. Quer dizer que este argumento de falta de diretório é um argumento contra o MDB, a quem falta capacidade de organização, poder de comunicação, poder de estruturação para fazer diretórios. Diz V. Ex.<sup>a</sup> que em todos os municípios há muitos correligionários; e por que não se criaram diretórios? A exigência da lei é um número reduzido de eleitores, proporcional ao eleitorado do município. Em municípios de dois, três mil eleitores não seria difícil ao MDB, se tivesse essa força que V. Ex.<sup>a</sup> diz que tem, na consciência nacional, não seria difícil, repito, organizar diretórios. Quanto as sublegendas, meu nobre colega, o MDB também as usa. Ainda há poucos dias, indo ao Tribunal Regional Eleitoral vi uma sublegenda do MDB sendo contraditada por outra sublegenda do MDB, uma impugnando o candidato da outra. Quer dizer que, se maus fados há do lado de cá, também do lado de lá. A sublegenda é uma coisa provisória dentro do bipartidarismo, nós não a idealizamos, ela veio de fora, ela veio do Uruguai, e V. Ex.<sup>a</sup> sabe disso muito bem. De maneira que ela está sendo praticada — e vou usar a expressão que já se usou muitas vezes — como um mal necessário. V. Ex.<sup>a</sup> não vá, amanhã debitar, ou por outra, somar, nos votos contra o Governo e contra a Revolução — já que V. Ex.<sup>a</sup> quer somar os brancos e os nulos — até as abstenções, para, por um jogo de mágica, chegar a uma vitória espetacular.

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) — Eminente Senador Ruy Santos, pensei que, do Uruguai, nós recebêssemos apenas a carne que importamos constantemente, em detrimento do criador nacional,

mas vejo que importamos, também, a sublegenda. Não sabia e agradeço ao eminente Líder do Governo a informação que dá.

O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) — Sabe V. Ex.<sup>a</sup> por que importamos feijão, importamos carne? Pela preocupação do Governo em não faltar alimento às populações.

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) — Mas o Governo deveria estar preocupado era em amparar o produtor rural brasileiro.

O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) — E está amparando, Excelência!

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) — Recentemente, o Brasil importou, inclusive, arroz da Itália. E agora importa feijão porque não há feijão para o consumo nacional. E quando o Governo importa carne do Uruguai, Senador Ruy Santos...

O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) — Temos problemas climáticos, Excelência.

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) — ... V. Ex.<sup>a</sup> sabe muito bem que não é porque falta carne no Brasil, as razões são outras; e acredito que V. Ex.<sup>a</sup> não queira levar-me a analisá-las, mesmo porque esse não é o objetivo do meu pronunciamento, nesta tarde.

O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) — Eu vou analisá-las. Acho que não há segredo, creio que na vida pública não deve haver segredos. Nós importamos carne do Uruguai, em certos períodos, para atender a uma dificuldade do Governo do Uruguai e, por entendimento de Governo a Governo, houve a importação.

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) — Ah, muito bem!

O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) — Mas havia necessidade da carne e esta beneficiou o povo brasileiro. Quero dizer a V. Ex.<sup>a</sup> o seguinte: V. Ex.<sup>a</sup> sabe que na Bahia há uma zona produtora de cereais, a zona de Irecê. Essa zona de Irecê que produz feijão, milho, mandioca, e agora está produzindo soja, essa zona levou mais de oito meses dominada por uma seca inclemente e isso prejudicou, como em outros locais do Brasil, a produção de cereais.

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, é notável o empenho do Senador Ruy Santos em desviar-me do assunto...

O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) — Sabe V. Ex.<sup>a</sup> tearei mais.

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) — ... que me trouxe à tribuna. Eu queria evitar misturar o arroz, o feijão, a carne importada aos problemas que discutimos, embora deva eu reconhecer que existem...

O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) — Mas esse é o tema preferido de V. Ex.<sup>a</sup>

O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) — ... ligações, porque um país como este, que deveria transformar-se em celeiro para abastecer o mundo, precisa importar carne. Não porque precise da carne, mas porque, segundo anunciou o eminente Líder Ruy Santos, precisava abastecer de dinheiro o Governo do Uruguai. O Brasil está em excelentes condições para praticar esta política. — Mas não vou discutir este assunto, Senador Ruy Santos.

Quanto à importação de cereais, ela se dá pela imprevidência do Governo em planejar a produção, em amparar o produtor brasileiro, ela se dá...

O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) — E a imprevidência da seca?

**O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) ...** pela falta de uma política racional de preços, de armazenamento, de transporte, e que visasse também, eminente Senador Ruy Santos, impedir a ação nefasta dos atravessadores que levam sempre a parte do leão, deixando o produtor a sofrer essas misérrimas e a consequência da imprevisão do Governo, e o consumidor à mercê da ganância desenfreada.

Vou, agora, voltar ao tema principal, Sr. Presidente, e espero dele não me afastar até o fim da minha oração.

Quero dizer que, na realidade, apesar de tudo, apesar da impossibilidade de usar o rádio e a televisão, rádio e televisão que o Governo usa, até abusivamente, numa propaganda que ocupa os vídeos e as atenções do povo, de minuto a minuto, a Oposição vencerá.

Outro dia, só para exemplificar, viajava eu de automóvel e ouvia, pelo rádio, o Prefeito da Capital do meu Estado, num programa intitulado: "O Prefeito Responde", S. Ex.<sup>a</sup> respondendo, num programa de rádio, a cartas ou pseudocartas que lhe eram endereçadas pelos moradores dos bairros. O speaker lia, por exemplo, uma carta dirigida ao Prefeito, enfatizando ser o Prefeito da ARENA e dizendo que o Prefeito da ARENA, Deputado Francisco de Castro, fazia uma brilhante administração. Lia a carta da consulente, cheia de elogios ao Prefeito e ao Partido do Governo. O Prefeito ocupava, depois, o microfone, e dizia: "Dona fulana, desejo dizer à senhora que a sua reclamação foi atendida, porque a administração e o Governo pensam isto, isto, isto e estamos tomando tais e tais providências." Apesar de todo esse expediente, de que o Governo usa e abusa, a Oposição está impedida de usá-lo.

Há um enorme jogo de interesses da máquina administrativa, colocada — colocada, repito, Sr. Presidente e Srs. Senadores — quase sempre a serviço dos candidatos da ARENA. Lá em Goiás, por exemplo, o Sr. Governador, agora, às vésperas do pleito, sai percorrendo o interior de Goiás, distribuindo nos palanques cheques aos prefeitos municipais. Antes, vêm os discursos de endeusamento do Governo e da ARENA e, em seguida, o Governador tira da pasta um cheque e o entrega ao prefeito municipal. Logo depois vem um discurso, nem sempre do Governador, mas de um Secretário de Estado ou de um Deputado que acompanha a caravana oficial, enfatizando a necessidade de trabalhar pela vitória da ARENA porque é o Governo quem constrói.

Ora, evidentemente, quem deve construir é o Governo; mas o Governo deve estar preocupado em assegurar eleições limpas, Sr. Presidente; preocupado em assegurar eleições em condições de igualdade para os partidos. Apesar disso tudo, eminente Senador Ruy Santos, quero dizer a V. Ex.<sup>a</sup>, ao Senado e ao País — e o faço com a autoridade de Secretário-Geral nacional, em exercício, do MDB — que, em muitos Estados da Federação, a vitória do MDB vai ser retumbante. Vai ser igual àquela que tivemos em 1974. Aquela sim, Senador Ruy Santos, de efeito plebiscitário, porque se tratava de eleição em absoluta igualdade de condições, sem o artifício da sublegenda, sem pressões, porque devemos reconhecer que, em 1974, o Governo garantiu a lisura do pleito.

**O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) —** Como está garantindo agora.

**O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) —** Aquele, sim, foi plebiscito e V. Ex.<sup>a</sup> viu o resultado. O MDB elegeu 16 Senadores, enquanto o Partido do qual V. Ex.<sup>a</sup> é o Líder nesta tarde, nesta Casa, conseguiu eleger apenas seis. Naquela época, tivemos a

televisão e o rádio e quando se ligava a televisão para os programas do TRE, o índice de audiência, no meu Estado, pelo menos — e na maioria dos Estados, em São Paulo, Rio Grande do Sul, Ceará e em tantos outros — chegava a atingir 96%. Aquele, sim, foi um pleito que oferecia condições plebiscitárias de avaliação.

Mas, apesar de tudo, devo dizer que em número de sufrágios, não vejo como o honrado Presidente da Aliança Renovadora Nacional, Deputado Francellino Pereira, possa ufanar-se de antemão de que vai obter uma vitória espetacular. Isto porque, em pelo menos sete Estados, Sr. Presidente, que congregam 65% do corpo eleitoral do País, ninguém, em sã consciência, duvida da vitória do Movimento Democrático Brasileiro em número de sufrágios, e, em alguns deles, em número, inclusive, de prefeitos eleitos. No meu Estado, por exemplo, Sr. Presidente, existem 223 municípios, com eleições para prefeito em 219. O MDB concorre em 211. Nos outros quatro, que são a capital, Anápolis, Itajá e Caldas Novas, apenas para vereadores. E fruto exatamente dos desacertos do Governo em Goiás, Sr. Presidente, está assegurada a vitória do Movimento Democrático Nacional. Vamos vencer, V. Ex.<sup>a</sup> tome nota.

**O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) —** Vou tomar nota.

**O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) —** Vamos vencer em número de sufrágios e devemos também vencer — olhe lá, Senador Ruy Santos! — em número de prefeituras, embora o que interessa, realmente, para a avaliação, seja o número de sufrágios. No Paraná, Sr. Presidente, não vejo como a Aliança Renovadora Nacional possa, antecipadamente, cantar vitória.

No Rio Grande do Sul o chamado equilíbrio não existe; o MDB deverá vencer as eleições no Rio Grande do Sul!

Em Santa Catarina e em São Paulo, embora haja em São Paulo um grande número de municípios sem candidato a prefeito pelo MDB, o MDB vai obter resultados espetaculares, em número de sufrágios.

No Rio de Janeiro, Sr. Presidente, o segundo colégio eleitoral do País? Somando-se apenas São Paulo e Rio de Janeiro, nós temos quase que 50% dos votantes, agora em 15 de novembro. Qual vai ser o resultado, Sr. Presidente? Alguém tem dúvida? Será que a Aliança Renovadora Nacional vai conseguir ganhar as eleições no Rio de Janeiro, ou esse sonho fantasioso porventura passa pela cabeça de alguém? Acredito que não, Sr. Presidente.

Lá mesmo, no grande estado do Amazonas, grande na extensão territorial, mas de pequena densidade eleitoral, eu posso dizer ao Senado e ao País que não vejo condições de o Governo ganhar. Somados os eleitores de Goiás, do Paraná, do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro e Amazonas, nós temos aí mais de 60% do total de eleitores do País, e somados...

**O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) —** Permite V. Ex.<sup>a</sup> um aparte?

**O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO) —** ... os eleitores dos grandes centros, mesmo de Estados em que o MDB perderá as eleições, porque não concorre na maioria dos municípios, somados os grandes colégios a tendência deles é de favorecer o Movimento Democrático Brasileiro.

Ouçõ V. Ex.<sup>a</sup>, eminente Senador Ruy Santos.

**O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA) —** Como não sou Secretário de partido, como V. Ex.<sup>a</sup>, conheço o caso da Bahia e lá devemos vencer por oitocentos

mil a um milhão de votos. Lamento que V. Ex.<sup>a</sup>, tendo à sua frente essa figura simpática que é o Senador Adalberto Sena, não inclua o Acre na sua relação.

**O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO)** — Se estivesse aqui o eminente Senador Eurico Rezende, ele, a esta altura, estaria cochichando com alguém que V. Ex.<sup>a</sup> partiu para uma intrigazinha rendilhada. Mas, o nobre Senador Adalberto Sena, que representa o pequeno mas grande Estado do Acre, pequeno porque lá deverão votar apenas 50 mil eleitores...

**O Sr. Adalberto Sena (ARENA — AC)** — Talvez um pouco mais.

**O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO)** — ... talvez um pouco mais — mas não atingirá 65 mil...

**O Sr. Adalberto Sena (ARENA — AC)** — O eleitorado já chega a isso mas o comparecimento não vai a tanto.

**O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO)** — Não computel o Acre, não porque o Acre não tenha importância, mas é porque estamos discutindo o problema sob o ângulo de densidade eleitoral e o Acre, embora um grande Estado...

**O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA)** — Mas se V. Ex.<sup>a</sup> citou o Amazonas poderia tê-lo feito em relação ao Acre.

**O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO)** — ... principalmente pela estatura moral dos seus representantes, de um Senador Adalberto Sena e de tantos vultos ilustres que aquele Estado já deu ao Brasil, é um Estado de pequena população, de baixa densidade demográfica. Daí porque não adquire peso significativo em número de sufrágios.

Mas, Sr. Presidente, Srs. Senadores, eu vou encerrar o meu pronunciamento, dizendo ao Senado que uma coisa me entristeceu muito! A violência, já há alguns anos, estava banida das práticas eleitorais.

Nas eleições de 1974, no meu Estado, não ocorreu nenhum acidente de monta, salvo os casos de brigas internas da ARENA com a ARENA, fruto das sublegendas inimigas que, como eu disse, aviltam o bipartidarismo; e se nós a usamos, nós o fazemos, Sr. Presidente, porque não nos resta outro remédio, mas este jogo não foi proposto pelo Movimento Democrático Brasileiro.

Na viagem que acabei de fazer, vi que a violência é um dado novo também no meu Estado, infelizmente presente na campanha eleitoral. Assisti a cenas de violência em Porto Nacional, em Paraíso do Norte, na cidade de Nazaré, na cidade de Araguatins, lá no extremo norte, na fronteira com o Pará.

Ou é agressão que parte, comandada por prefeitos municipais, por delegados de polícia, por autoridades que deveriam zelar pela segurança, ou é violência que parte daqueles que, sentindo-se desesperados diante da iminência de um resultado desfavorável nas eleições, chegam a apelar para tudo.

Em Nazaré, numa tarde quente, numa concentração que reunia cerca de 3 mil pessoas naquele pequeno município, uma pedra enorme foi atirada por um jovem e partiu a cabeça de um rapaz que estava a 2 metros de mim, Sr. Presidente, logo abaixo, no palanque. Foi preciso que eu chamasse a atenção, brusca e severamente, dos policiais, para que garantias fossem dadas à realização do comício.

Em Araguatins, é o próprio delegado de polícia que, de revólver em punho, sai pelas ruas, dando

tiros, para intimidar a Oposição, ou seja, aqueles eleitores que querem votar no Movimento Democrático Brasileiro. Isso se verifica em Goiás e está acontecendo não só no meu Estado como em vários outros.

Ao encerrar meu discurso, daqui desta tribuna, quero chamar a atenção do Sr. Ministro da Justiça para tal fato. São intimidações feitas aos velhinhos aposentados pelo FUNRURAL, Sr. Presidente, que estão sendo ameaçados, em Goiás e no Brasil inteiro, de terem cassadas suas aposentadorias se votarem no Movimento Democrático Brasileiro.

**O Sr. Ruy Santos (ARENA — BA)** — Isto não é possível, Ex.<sup>a</sup> O voto é secreto.

**O SR. LAZARO BARBOZA (MDB — GO)** — Mas, está acontecendo e trarei para V. Ex.<sup>a</sup> inquéritos com condenações feitas por juizes a cabos eleitorais da ARENA que assim estão procedendo. V. Ex.<sup>a</sup> sabe que o homem da zona rural geralmente não é apenas semi-analfabeto, é analfabeto, principalmente aquele que tem mais de 65 anos de idade. Daí por que, embora todos nós saibamos que o voto é secreto, a intimidação funciona e ela está ocorrendo, Sr. Presidente.

Espero que o Sr. Ministro da Justiça tome providências a respeito, e vou mencionar alguns casos concretos, para que não se diga que a denúncia foi feita genericamente, apenas a Oposição exercitando o papel dos "Gansos do Capitólio".

Em Porto Nacional, ontem, Sr. Presidente, enquanto os velhos aposentados formavam filas à porta do banco, para receberem sua mísera aposentadoria, pessoas com responsabilidade de liderança na ARENA daquele município, candidatos a Vereadores e a prefeito da ARENA, percorriam a fila de velhinhos dizendo que aquele que fosse votar no Movimento Democrático Brasileiro teria a sua aposentadoria cassada. Chegou-se até a dizer que o Governo, que tem um órgão de informações muito amplo, e que domina no setor a tecnologia, descobriu e aperfeiçoou um aparelho ultra-sensível que iria ser colocado — Sr. Presidente, veja o absurdo — debaixo da mesinha nas cabines eleitorais, e esse aparelho seria capaz de registrar o voto dado no MDB ou na ARENA. E os agentes do serviço de informações do Governo recolheriam esse aparelho após o encerramento da votação, e saberiam em quem votou Pedro, Maria ou João. E o velhinho teria sua aposentadoria cassada.

Isso está ocorrendo, e citei um fato concreto, mas poderei citar dezenas de outros, Sr. Presidente; mencionem um que ocorreu ontem e que tem centenas de testemunhas.

Não é difícil ao Governo apurar. E o honrado Sr. Senador Ruy Santos, que responde nesta tarde pela Liderança do Governo, nesta Casa, por certo, como democrata que é, homem reto que é, e que deseja que as eleições sejam limpas — como enfatizou no seu discurso — há de nos ajudar a cobrar o Sr. Ministro da Justiça providências enérgicas para que cessem tais abusos.

Era, este, Sr. Presidente e Srs. Senadores, o registro que desejava fazer nesta tarde de hoje, lamentando não tê-lo feito de forma melhor esquematizada, porque não pude sequer, por falta de tempo, compulsar nenhum dado. E fora de Brasília há 10 dias, Sr. Presidente, há 10 dias não leio sequer os jornais. Quando entrei nesta Casa eu havia chegado de viagem há menos de uma hora.

Era o que desejava dizer, Sr. Presidente e Srs. Senadores. (Muito bem!)

**O SR. PRESIDENTE** (Magalhães Pinto) — Não há mais oradores inscritos.

Passa-se à

### ORDEM DO DIA

Estão presentes 15 Srs. Senadores. Não há quorum para deliberação. Em consequência, as matérias da pauta, todas em fase de votação, ficam adiadas para a próxima sessão.

**O SR. PRESIDENTE** (Magalhães Pinto) — Nada mais havendo que tratar, vou encerrar a sessão, designando para a próxima a seguinte

### ORDEM DO DIA

1

Votação, em turno único, do Requerimento n.º 524, de 1976, do Sr. Senador Vasconcelos Torres, solicitando a transcrição, nos Anais do Senado Federal, do discurso proferido pelo Ministro das Relações Exteriores, Embaixador Azeredo da Silveira, publicado no *Jornal do Brasil*, edição de 5 de outubro de 1976.

2

Votação, em turno único, do Requerimento n.º 531, de 1976, do Sr. Senador Otair Becker, solicitando a transcrição, nos Anais do Senado Federal, do discurso pronunciado pelo Engenheiro Telmo Thompson Flores por ocasião da visita do Senhor Presidente da República ao Estado de Santa Catarina.

3

Votação, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 8, de 1976, do Sr. Senador Franco Montoro, que assegura direitos dos empregados no caso de falência ou concordata da empresa, tendo

**PARECERES FAVORÁVEIS**, sob n.ºs 322 e 323, de 1976, das Comissões:

- de Constituição e Justiça; e
- de Legislação Social.

4

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 91, de 1975, do Sr. Senador Nelson Carneiro, que acrescenta parágrafo único ao art. 394 da Consolidação das Leis do Trabalho, tendo

**PARECERES**, sob n.ºs 666 a 668, de 1976, das Comissões:

- de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade;

- Legislação Social, favorável; e
- de Saúde, contrário.

5

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 92, de 1975, do Sr. Senador José Esteves, que "dispõe sobre a transferência da sede da Superintendência da Borracha para a cidade de Manaus", tendo

**PARECERES**, sob n.ºs 761 a 764, de 1976, das Comissões:

- de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade;
- de Assuntos Regionais, favorável;
- de Economia, favorável; e
- de Finanças, favorável, com voto vencido dos Srs. Senadores Saldanha Derzi, Ruy Santos e Heitor Dias.

6

Votação, em primeiro turno (apreciação preliminar da constitucionalidade, nos termos do art. 296 do Regimento Interno), do Projeto de Lei do Senado n.º 125, de 1976, do Sr. Senador Osires Teixeira, que autoriza os Governos Estaduais a implantar agências de banco oficial ou caixa econômica estadual, nos termos que especifica, tendo

**PARECER**, sob n.º 807, de 1976, da Comissão:

- de Constituição e Justiça, pela inconstitucionalidade.

**O SR. PRESIDENTE** (Magalhães Pinto) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 15 horas e 50 minutos.)

### PORTARIA N.º 213, DE 1976

O Primeiro-Secretário, no uso das atribuições que lhe confere o art. 453, §§ 3.º e 4.º, da Resolução n.º 58, de 1972, resolve designar Aloísio Barbosa de Souza, Assessor Legislativo, Luiz Carlos Lemos de Abreu, Diretor da Subsecretaria Financeira, e Zuleika de Souza Castro, Técnico Legislativo, Classe "C", para, sob a presidência do primeiro, integrarem a Comissão de Inquérito Administrativo a fim de apurar os fatos constantes da denúncia feita pelo Senhor Carlos Emílio Ramos Dias contra o servidor Pedro de Souza, Agente de Segurança Legislativa, Classe "D" SF-AL-015-Ref. 41, do Quadro Permanente.

Senado Federal, 3 de novembro de 1976. — Senador Dinarte Mariz, Primeiro-Secretário.

## ATAS DAS COMISSÕES

### COMISSÃO DE FINANÇAS

19.ª Reunião (Extraordinária), realizada em 27 de setembro de 1976

As dez horas do dia vinte e sete de setembro de mil novecentos e setenta e seis, presentes os Srs. Senadores Teotônio Vilela, Vice-Presidente no exercício da Presidência; Saldanha Derzi, Danton Jobim, Matos Leão, Benjamim Farah, Otair Becker, Mauro Benevides, Helvídio Nunes e Agenor Maria, reúne-se a Comissão de Finanças no Auditório do Banco do Estado do Paraná, em Curitiba. Encontram-se presentes, ainda, os Srs. Dr. Emílio Gomes, Presidente do Banco do Estado do Paraná (BANDEP), Ricardo Ma-

chado, Diretor de Operações Especiais do BANDEP, Dr. Osires Guimarães, Secretário de Transportes do Estado do Paraná e Belmiro Valverde Jobim Castor, Secretário de Planejamento do Estado do Paraná.

O Sr. Presidente, Senador Teotônio Vilela, ao constatar a existência de número regimental, declara abertos os trabalhos, após ter sido considerada aprovada a Ata da reunião anterior, cuja leitura foi dispensada.

Inicialmente o Sr. Presidente concede a palavra ao Dr. Osires Guimarães, Secretário de Transportes do Estado do Paraná, que declara a sua satisfação em receber a visita da Comissão de Finanças do Senado

ao seu Estado, para conhecer, *in loco*, o desenvolvimento do programa rodoviário ora implantado. Prossequindo, anuncia que irá fazer uma palestra um tanto quanto rápida, dando aspectos gerais da conjuntura dos transportes no Estado do Paraná e, após a palestra, se colocará à disposição para as perguntas que os Srs. Senadores desejarem fazer.

Encerrada a Exposição do Dr. Osires Guimarães, fazem uso da palavra, dirigindo perguntas ao Conferencista, os Srs. Senadores Mattos Leão, Saldanha Derzi, Mauro Benevides, Otair Becker, Agenor Maria e Danton Jobim e complementando as respostas dadas pelo Ex.<sup>mo</sup> Sr. Secretário de Transportes, falaram os Srs. Dr. Belmiro Valverde Jobim Castor, Secretário de Planejamento e Ricardo Machado, Diretor de Operações Especiais do BANDEP.

Os debates travados na presente reunião foram gravados e as notas taquigráficas respectivas são publicadas em anexo à presente Ata, com a devida autorização do Sr. Presidente.

Nada mais havendo à tratar, encerra-se a reunião, lavrando eu, Marcus Vinicius Goulart Gonzaga, Assistente da Comissão, a presente Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente e val à publicação.

**ANEXO A ATA DA 19ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE FINANÇAS DO SENADO FEDERAL, REALIZADA EM 27 DE SETEMBRO DE 1976, EM CURITIBA, ESTADO DO PARANÁ, DESTINADA A OUVIR EXPOSIÇÃO PROFERIDA PELO DR. OSIRES GUIMARAES — SECRETÁRIO DE TRANSPORTES DO GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ, QUE SE PUBLICA COM A DEVIDA AUTORIZAÇÃO DO SR. PRESIDENTE DA COMISSÃO.**

**PRESIDENTE: SENADOR AMARAL PEIXOTO**  
**VICE-PRESIDENTE: SENADOR TEOTÔNIO VILELA**

**Íntegra do Apanhamento Taquigráfico da Reunião.**

**O SR. PRESIDENTE (Teotônio Vilela)** — Estão iniciados os trabalhos da reunião da Comissão de Finanças. Concedo a palavra ao Dr. Osires Guimarães, Secretário dos Transportes do Governo do Estado do Paraná.

**O SR. OSIRES GUIMARAES** — Sr. Senador Teotônio Vilela, Presidente da Comissão de Finanças do Senado Federal, Sr. Vice-Governador, Srs. Senadores, Srs. Assessores do Senado, Sr. Presidente do Banco do Estado — BADEP — demais Diretores do BADEP, Sr. Secretário do Planejamento, meus colegas:

Seria excusado dizer da nossa satisfação em receber essa visita da Comissão de Finanças do Senado Federal em nosso Estado, para conhecer, *in loco*, o desenvolvimento do programa rodoviário do Estado do Paraná. Vou fazer uma palestra um tanto quanto rápida, dando aspectos gerais da conjuntura dos transportes no Estado do Paraná e, após essa palestra, estarei à disposição para as perguntas que os Srs. Senadores desejarem fazer.

Ao se discorrer sobre a política de transportes, não poderíamos deixar de lembrar que a ocupação do território paranaense se deu, primeiramente, através do litoral e, mais recentemente, pelo norte do Paraná, expandindo-se a fronteira do norte pioneiro, durante o chamado ciclo do café. A ocupação territorial verificada, até a década dos 40, correspondia a 25% da superfície do Estado.

Aqui está um mapa do Paraná, que mostra a ocupação territorial do Estado, até a década dos 40. O Estado era ocupado, praticamente, aqui na Região Sul, próximo a Curitiba, Ponta Grossa, indo até Guapuva e a região do norte pioneiro mais próximo do Estado de São Paulo.

Na década dos 50, com o incremento da economia cafeeira, houve expansão da região norte novo e aumento da densidade demográfica das duas regiões anteriormente ocupadas. A partir da década dos 60, o processo teve aceleração substancial, com avanço até o Noroeste, ao mesmo tempo que correntes migratórias, provenientes, sobretudo, do Estado do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, passaram a efetuar a ocupação do sudoeste e do oeste paranaense. Mas, foi, principalmente, na presente década, que a ocupação se sedimentou nas áreas anteriormente desbravadas e se alastrou por toda a região centro-oeste do Estado.

Esta é, mais ou menos, a posição da ocupação territorial em 1970. Os Srs. vêem que há alguns vazios no nosso Estado que estão, principalmente, no Vale do Iguazu ou a zona norte de Curitiba, o vale da Ribeira e um outro vazio bem acentuado que é a região do vale (falha na gravação).

Como é óbvio compreender, a ocupação das novas regiões gerou incremento na produção agrícola, cabendo salientar que, somente num período compreendido entre 1960 e 1975, houve um acréscimo de 400% na tonelage de cinco principais produtos agrícolas, a qual de 1,9 milhões de toneladas passaram para cerca de 3,5 milhões de toneladas em 1975, sendo que, neste quadro, estamos já com uma previsão de aumento de produção de 12 milhões em trigo, soja, milho, arroz e feijão. Neste quadro, está excluído o café.

Como não poderia deixar de ser, estão ocorrendo graves obstáculos para o setor de transportes, pois o desenvolvimento do sistema ficou muito aquém do crescimento da produção. A pavimentação de rodovias, que teve início significativo na década de 50, ao final de 1970, apresentava uma rede pavimentada de aproximadamente 2.700 quilômetros, totalmente desproporcional e insuficiente para atender à demanda de transporte gerada no período.

Até 1960, tínhamos de rodovias asfaltadas no Paraná somente essas que estão mostradas nesse mapa. Coringas a Londrina, indo até Apucarana, e a ligação da BR-116, e mais Curitiba — Ponta Grossa. E o início, portanto, da expansão para a Foz do Iguazu. Em 1970, o quadro já era bastante diverso; tínhamos até Apucarana e até Ponta Grossa. Esse era o quadro de rodovias pavimentadas em 1970.

As ferrovias construídas nas suas totalidades, no fim do século XIX, início do século XX, durante o ciclo da erva-mate e da madeira, e, posteriormente, a construção da estrada de ferro Norte do Paraná de penetração norte pioneiro não apresentava características técnicas desejadas para o transporte de grande carga e, portanto, sem oferecer meios para atender à demanda de transporte de Estado.

Essas condições foram agravadas a partir de 1970 e sua adequação não teve, em consequência, o desenvolvimento desejado. Aqui, os Senhores têm uma idéia das ferrovias existentes até 1930, aproximadamente. Tínhamos Curitiba — Paranaguá, construída em 1885. Curitiba — Ponta Grossa, construída em 1890, terminada e inaugurada durante a Revolução Federalista, em 1894. E a antiga São Paulo — Rio Grande, que data de 1894 ou 1896. Posteriormente, construiu-se o ramal, que ligava Ponta Grossa a Itararé, aproximadamente entre 1914 a 1918. E, finalmente, a estrada de penetração do norte do Paraná, que é a companhia de terras do norte do Paraná, iniciada na década de 1930, ficou ligada até Londrina e Apucarana, por volta de 1940.

Quanto ao setor portuário, Antonina, numa primeira fase histórica, e Paranaguá, num período mais recente, procuraram atender às necessidades de movimentação de carga, os quais, embora sem apresentar

trabalhos altamente suficientes, conseguiram dar movimentação àquelas solicitações. Entretanto, a partir de 1969, começaram a surgir graves estrangulamentos na movimentação dos primeiros grandes volumes de cereais a granel, que se utilizavam desses terminais. Nesse período, ocorreram congestionamentos no Porto de Paranaguá, pois os navios tinham que aguardar de 15 a 20 dias para poderem movimentar suas mercadorias. Essa ocorrência, óbice para o desenvolvimento do Paraná, após constantes solicitações do Governo do Estado e coincidindo com a necessidade do País de movimentar grandes quantidades de cereais, gerou iniciativa no Ministério dos Transportes e no Ministério da Fazenda, dotando Paranaguá e outros portos brasileiros, em caráter de urgência, de condições para movimentar grandes quantidades de grãos sólidos. Assim sendo, no período compreendido de 1971 a 1974, foi implantado em Paranaguá a primeira fase do denominado Corredor de Exportações.

Esse quadro mostra, exatamente, a movimentação de Paranaguá de 1970 até 1976. Os Senhores vêem que o incremento da exportação e de movimentação de carga geral foi significativo nesses anos. Não fossem as providências tomadas para dotar o porto de uma infra-estrutura adequada, teríamos por certo um congestionamento, com graves conseqüências, não só para o Estado como para o País.

Em síntese, pode-se verificar que o transporte não era suficiente para atender o aumento da produção, nos últimos 10 anos, fato que continua sendo evidenciado e agravado pela necessidade brasileira de exportação de produtos agrícolas, a fim de que o País procure o equilíbrio da balança de pagamentos.

Os Senhores têm, neste gráfico, a evolução da produção agrícola, as exportações via Paranaguá e as rodovias pavimentadas do Estado do Paraná, no período de 1971 a 1975.

Os Senhores vêem aqui, em verde, que está a produção agrícola crescendo: o indicador 100% cresceu 175%; a exportação via Paranaguá cresceu para 187% e as sedes pavimentadas tragicamente mantendo-se sem crescimento algum.

#### CONCEITOS BÁSICOS DA POLÍTICA DE TRANSPORTES DO PARANÁ

O documento de objetivos e metas de desenvolvimento, definido pelo Governador Jayme Canet, é citado como objetivo do setor de transportes.

"A ênfase da ação estadual, na ampliação da infra-estrutura de transportes, será marcada pela concentração de investimentos no setor rodoviário, porque, a partir da conclusão da Estrada de Ferro Central do Paraná, os demais empreendimentos ferroviários serão da alçada exclusiva do Governo Federal, igualmente, no setor portuário, a criação da PORTOBRÁS implicará na transferência à União dos investimentos, para ampliar e modernizar a capacidade de movimentação de cargas no Porto de Paranaguá."

No campo rodoviário, o Governo buscará os seguintes objetivos: integrar os programas rodoviários federal e estadual, cabendo ao primeiro construir os grandes eixos viários e, ao segundo, assegurar a integração de todas as regiões do Estado aos ditos eixos: criar, mediante diálogo de cooperação técnica, condições para o cumprimento integral da programação federal; gestionar a antecipação dos vencimentos federais e a inclusão de rodovias altamente relevantes para o Estado, não contemplado no II PND; criar formas novas de cooperação Estado/Município para a execução e conservação de obras; desenvolver novas tecnologias de construção e pavimentação para tornar

viável financeiramente a execução de um amplo programa rodoviário e agilizar os organismos estaduais de construção rodoviária — esses objetivos setoriais se harmonizam perfeitamente com os grandes objetivos do Paraná para os próximos anos: intensificar a contribuição estadual ao desenvolvimento do País, no sentido da manutenção do crescimento acelerado de integração da economia nacional e internacional, como preconiza o II PND; a melhoria de padrão de vida da população, com a ampliação da riqueza interna e a criação de novas oportunidades sociais; melhoria da ocupação e estruturação do território paranaense, com a redução das disparidades regionais; a busca entre a expansão econômica e a preservação dos recursos naturais do Estado e o aumento da representatividade econômica, política e institucional do Estado.

#### A SITUAÇÃO DOS TRANSPORTES EM FUNÇÃO DA ECONOMIA ESTADUAL

A deficiência da infra-estrutura viária torna perceptível a difícil situação em que se encontra, atualmente, o sistema de transportes do Paraná, em decorrência da demanda gerada pelo número de produção agrícola e agropecuária, notadamente, produtos agrícolas cuja produção, em grande quantidade, necessita de meios de transporte mais adequados e de maior capacidade de cargas.

Os Senhores, nesse mapa, têm, apenas para três produtos — soja, trigo e milho — uma posição da produção em relação a diversas regiões de planejamento do Estado. A única região, digamos, que não tem produção — quase que a produção é doméstica — é a do litoral e, acentuadamente, o oeste e o sudeste.

Os Senhores vêem, aqui, a posição da soja no oeste e o que significa. Essa é a região que os Senhores vão ter a oportunidade de visitar, que é, hoje, uma das que têm maior deficiência de rodovias, principalmente, de rodovias pavimentadas. Não é tanto não ter rodovias; as rodovias — como dizia o ex-Governador Emílio Gomes — são solúveis em água. Quando chove, como normalmente acontece no Paraná, não se pode trafegar, porque as condições não o permitem. Quando há uma seca relativamente prolongada, também há muita dificuldade de se trafegar nas rodovias devido ao pó, porque o solo é argiloso — e de um argiloso muito fino — de modo que a camada de poeira que se levanta não permite o tráfego de caminhões e automóveis, que têm de viajar, para a sua segurança, de luz acesa, e, assim mesmo, com velocidade bastante reduzida.

A esse fato, agravam-se as condições de transportes rodoviários, ou seja, as cargas, por isso, vêm aumentando gradativamente, utilizando-se infra-estrutura tecnicamente calculada para cargas e volumes de tráfego bastante inferiores àquelas que foram projetadas.

Os Senhores têm percorrido várias estradas do Brasil e têm visto a deterioração de determinadas rodovias. Essa deterioração, em parte, é conseqüência do aumento do volume de tráfego, do aumento das cargas por eixo e, principalmente, da solicitação que essas rodovias vêm sofrendo. Há bem pouco tempo, houve quase que uma remodelação completa na Via Dutra. Hoje, a BR-116, no trecho Curitiba — São Paulo, está totalmente superada. No nosso Estado, quase todos os eixos rodoviários, construídos há alguns anos, desde 1970, pelo Estado, que fazem parte da malha rodoviária federal, necessitam urgentemente de uma restauração completa do pavimento.

Se os Senhores tivessem oportunidade de viajar de Curitiba a Paranaguá, ou de Curitiba a Ponta Grossa, veriam que, afinal, a não ser as estradas que

foram construídas de 4, 5 anos para cá, as demais, todas elas, necessitam de uma obra bastante grande de melhoramento e reforço de pavimento.

Atualmente, o Brasil possui 76.300 quilômetros de rodovias pavimentadas, enquanto que o Paraná tem 3.460 quilômetros, ou seja, 4,5% do total brasileiro, dispondo de uma rede de transportes rodoviários de aproximadamente 116.000 quilômetros, sendo 3.460 de rodovias pavimentadas e 112.000 quilômetros de rodovias não pavimentadas, noventa e dois por cento das rodovias do Estado têm como característica fundamental o fato de permitirem apenas tráfego temporário durante o ano, sendo que os 8% restantes têm condições de escoar a produção paranaense, independente das condições primárias.

Aqui, este quadro mostra, até 1975, a posição da rede viária do Paraná por categorias — federais, estaduais e municipais.

Os Srs. têm, aqui, de um total de 3.900 quilômetros de rodovias federais, 2.237 pavimentados, 1.118 com revestimento primário e 496 quilômetros em leito natural.

O Estado tem 1.169 quilômetros pavimentados, 1.345, com revestimento primário e 2.777, em leito natural.

Os municípios têm 73 quilômetros pavimentados, 3.107 quilômetros de rodovias com revestimento primário e 102.900 quilômetros de rodovias em leito natural. As rodovias municipais são exatamente aquelas que levam dos centros de produção para os centros em que há maior circulação das mercadorias, e as estaduais e as federais completam a área viária do Estado.

#### A CONSERVAÇÃO POR PARTE DO ESTADO

Para os Srs. terem uma idéia, dos 2.337 quilômetros federais, o Estado conserva 1.161 quilômetros e o DNER, 1.075. Portanto, o Estado ainda tem um encargo bastante pesado de conservação de rodovias federais. O Governo Federal, praticamente, conserva 50% da sua rede, no tocante a revestimento. Esses 236 quilômetros correspondem à antiga estrada da Ribeira e um trecho próximo à Foz do Iguaçu. Mas, como os senhores vêem aí, a posição do Estado em relação às rodovias é exatamente esta: 92% das rodovias não têm condições de trafegabilidade durante todo ano. Se choveu, parou. Em muitas regiões, esse fato, devido à posição do solo, parando de chover, duas, três horas depois, as rodovias estão novamente em tráfego, como ocorre no Nordeste do Paraná. Já no Oeste e no Sudoeste, a situação é bem diferente, porque basta chover um dia para que as rodovias fiquem intransitáveis, pelo menos, durante três dias. As condições de solo no Noroeste e no Sudoeste, principalmente no Sudoeste, não permitem que o tráfego seja intensificado logo após o período de chuva, principalmente se este for prolongado.

Quanto à extensão ferroviária de 30.394 km no território brasileiro, o Paraná possui 2.431 km, representando 8% sobre o total. Por outro lado, a produção agrícola paranaense representa, hoje, 60% da produção agrícola do País e 13% das exportações brasileiras. Por sua vez, se compararmos a produção agrícola dos seis principais produtos — algodão, café, soja, trigo e milho — em relação à produção do País, verifica-se que a menor participação foi a de (inaudível).

Os senhores vêem aqui a produção em toneladas. Em 1970, tínhamos uma produção de seis milhões e quinhentas mil toneladas; em 1975, chegamos a treze milhões; em 1970, a rede pavimentada era de dois mil e setecentos km; em 1975, três mil e quatrocentos e

sessenta. Quanto à produção, nesse período — cinco anos — cresceu 5%, a rede pavimentada cresceu 28,14%. A fim de se obter alguns valores comparativos de custos e de fretes rodoviários e ferroviários, a Secretaria de Planejamento editou, em 1975, um estudo de simulação para o transporte das safras de soja, com as seguintes premissas: a) — transporte efetuado totalmente por caminhão, numa distância média de 540 km; b) transporte misto por caminhão, numa distância de 50 km até um terminal ferroviário e, por ferrovia, o restante do percurso.

Obter-se comparativamente, nas duas alternativas, apenas para o ano de 1980, somente para o soja, uma economia de fretes de novecentos e onze milhões de cruzeiros e uma redução de consumo de cento e treze milhões de litros de óleo diesel, somente considerado o percurso de ida das zonas de produção ou de industrialização, em direção a Paranaguá.

Em termos de economia de divisas, é uma quantia considerável e os valores ficam mais expressivos, se levarmos ainda em conta as reduções do custo operacional decorrentes de uso de uma eficiente rede de transportes rodoviários. Esses dados, se extrapolados para os demais produtos transportados em sacas, gerariam números ainda maiores, a justificar o amplo programa de infra-estrutura de transportes no Estado do Paraná. Somando-se ainda as deficiências de comercialização, alimentadas as perdas e divisas de combustível e fretes pela utilização preponderantemente de transportes rodoviários, temos o que chamaríamos um desperdício global de quatro milhões de cruzeiros a valores atuais, suficientes para suprir parte das necessidades prioritárias do setor de transportes. Considerando-se ainda que o transporte rodoviário, a situação típica atual é percorrer 7,5% das distâncias indicadas de leito natural. Se pudéssemos reduzir para 2,5%, por exemplo, teríamos uma redução de fretes rodoviários de cerca de sessenta e nove milhões de cruzeiros, por ano, para o transporte de sete milhões de toneladas, ou seja, a totalidade das safras de milho e soja para o ano de 1976.

Finalmente, convém salientar que, enquanto a infra-estrutura viária do Estado se situa em torno de 6,5% da média nacional, as nossas exportações em relação ao País atingiram, para os principais produtos exportados, um valor em torno de 40% no período de janeiro a junho de 1976. Esse quadro mostra o aumento da participação das exportações do Estado, já em 1976. Os Senhores vêem o aumento das exportações, no gráfico aqui mostrado, de 1970 a 1976, em que elas vêm crescendo, gradativamente, a uma taxa de crescimento, a partir de 1972, de 30 a 40% por ano.

A Rede Rodoviária Estadual, até 1965, apresentava cerca de 600 km de rodovias pavimentadas, sendo aproximadamente 100 km estaduais e 700 km federais. Em 1975, a situação da Rede Rodoviária do Estado era a seguinte: 1.160 km de rodovias pavimentadas estaduais e 2.240 de rodovias pavimentadas federais; 1.170 km de rodovias estaduais com revestimento primário e 1.346 km federais. Do total de rodovias pavimentadas federais 1.161 foram construídas e atualmente se acham conservadas pelo Estado, através do DER. Enquanto isso, o total das ferrovias do Paraná, em 1975, era de 1.892 km e atualmente, 2.431 km, com a inclusão dos trechos da Estrada de Ferro Central do Paraná e Ponta Grossa — Itapeva. A Estrada de Ferro Central do Paraná os senhores sabem que foi construída pelo Governo do Estado e foi entregue, no ano passado, à Rede Ferroviária Federal, para exploração. São 331 km ligando Apucarana a Ponta Grossa. Ela teve um período de construção que demorou 27 anos e o Estado se engajou, nesse programa ferroviário. Por uma série

de problemas, a ferrovia esteve paralisada por muito tempo, ficando quase que abandonada na programação federal, mas, em 1972, o Governo Estadual resolveu colocar recursos para terminar completamente a ferrovia, que foi entregue e está em tráfego. Felizmente, estamos, hoje, com esse peso a menos no nosso orçamento e os recursos, que eram anualmente carregados para o setor ferroviário, hoje, estão sendo aplicados com maior intensidade, no setor rodoviário. Temos um convênio com Governo Federal o qual devia uma indenização de cerca de seiscentos milhões de cruzeiros ao Estado do Paraná. Recebemos, aproximadamente, quatrocentos milhões e estamos recebendo o restante. Ao final da construção, foi feito um levantamento e, na realidade, a preços atualizados, a rodovia custou ao Estado do Paraná cerca de um bilhão e oitocentos mil. O Estado está ainda procurando conseguir a complementação desse convênio, que ascende à ordem de mais de um bilhão de cruzeiros. Naturalmente que os recursos que foram entregues pela União, durante esses 27 anos, e estão sendo entregues, também os valores foram obtidos. Mas, de qualquer maneira, o Estado teve e tem um desembolso de caixa de cerca de um milhão de cruzeiros, que, de certa forma, faz falta para o desenvolvimento do programa rodoviário.

As proposições para a solução atual do período de Governo, a programação federal, que deve ser incrementada para resolver alguns problemas fundamentais da estrutura de transportes do Paraná, está substanciada no II PND, através da construção de cerca de 867 quilômetros ferroviários e melhoramentos em 331 quilômetros em linhas existentes e a construção e duplicação de 2.904 quilômetros de rodovias federais pavimentadas. Essas são as metas do II PND. O PND previa, em ferrovias no Paraná a nova construção da linha Curitiba—Paranaguá, a variante de Engenheiro Bley—Curitiba e Engenheiro Bley—Engenheiro Gutierrez, Guarapuava—Cascavel, Cascavel—Foz do Iguaçu, Cianorte, Umuarama e Joaquim Moutinho de Mouras, que é um pequeno trecho de interligação próximo de Jaguarai. Isso dava um total de 867. E mais melhoramentos na atual linha Curitiba—Paranaguá, quase 108 quilômetros, que seriam melhorados, enquanto estaria sendo feita a construção da nova ferrovia. E o trecho de Jussara a Londrina, no Norte do Paraná, em cerca de 200 quilômetros. Portanto, daria um total de programa, entre melhoramentos e obras novas, de 1.108 quilômetros. Esses melhoramentos, basicamente, seriam para adequar as ferrovias atuais, uma à condição mais de emergências e a segunda, as grandes cargas transportadas no Norte do Paraná, principalmente, àquelas que demandam em direção a São Paulo. No setor rodoviário, previa o PND rodovias, no sentido norte-sul, como é o caso da BR153, que era de Ourinhos à divisa do Paraná—Santa Catarina, a 158, divisa do Paraná—Santa Catarina—São Paulo (inaudível, defeito na fita).

Alguns trechos de duplicação, como Curitiba a Campo Largo e Campo Largo a Ponta Grossa, e mais o trecho de Ourinhos até Jandaia e de Jandaia até Paranavaí, dando um total, portanto, de 2.904 quilômetros de rodovias consignadas no II PND.

No setor ferroviário, estão em fase de construção 106 quilômetros e em execução 111 quilômetros de melhoramentos. Decorridos 2 anos do PND, a situação hoje comparativa é essa: dos 867 quilômetros programados para o início de obra, por todo o período, estão apenas em construção 106. E dos 7.331, estão em execução 306, sendo que, de Jussara a Londrina, os 195 estavam no programa mas, iniciados mesmo, só 65 quilômetros. No setor rodoviário, a comparação com o PND está mais ou menos esquematizada assim: dos 2.904 quilômetros, estamos em obras com 686

quilômetros, sendo que Curitiba—Paraná—São Paulo, as de ligação, Santo Antônio e já concluídos, União da Vitória, divisa do Paraná devem estar concluídos em 1977, Francisco Alves e Guaira, convênio com o DNER, estará concluída no final desse ano, Campo Mourão e (inaudível) já tem uma parte concluída e uma em execução, Paravaí e Londrina devem estar prontas em outubro, Curitiba e Campo Largo, com 23 quilômetros, foi iniciada no ano passado e deve ficar pronta em 1977; Iraci—Relógio — concluído, Toledo e Cascavel, concluído. Nesses dois últimos anos, foram apenas iniciados esses 22 quilômetros de Curitiba a Campo Largo e foi aberta a concorrência para a duplicação de Curitiba a Paranaguá mas, segundo estamos informados, a firma não assinou ainda contrato com o DNER e há quem diga que, possivelmente, não assinará. E foi aberta a concorrência também do trecho de Campo Mourão a Guaira. Parte desse trecho, que é Campo Mourão—Guaira, o DNER fez a concorrência, essa está em julgamento, e parece, segundo informações, que também essa concorrência deverá ser anuçada, por falta de recursos. Por aí os Senhores têm uma idéia de que a programação federal está com um atraso considerável e, de certa forma, vai prejudicar bastante o desenvolvimento do programa.

#### Programação Estadual.

Levando-se em conta que, a cada ano, reforçam-se algumas tendências básicas da economia paranaense a saber: a crescente participação de produtos de alta tonelagem da produção agrícola paranaense, como o caso do trigo, soja, milho, arroz, feijão e outros; ampliação do papel estadual, como exportador de bens primários e semimanufaturados, tanto para o mercado externo como para o interno; o aumento do nível de produtividade da lavoura e da pecuária, embora esses níveis inferiores aos possíveis de serem atingidos em prazo relativamente curto, face às condições estaduais existentes, haverá necessidade de, em curto prazo, se consolidar os eixos viários básicos, federais e estaduais, e de se desenvolver um amplo programa de rodovias pavimentadas, bem como, revestimento primário, a fim de que o Estado conte com uma malha rodoviária, que permita tráfego permanente. Para atingir a esses objetivos, vem sendo desenvolvida uma programação rodoviária que, sinteticamente, poderemos enumerar: implantação básica de revestimento primário em 483 quilômetros — esta é a malha pavimentada existente — implantação básica e pavimentação em 3.575 quilômetros; melhoramentos e pavimentação, 171 quilômetros; melhoramentos e revestimentos primários, mais 968 quilômetros; obras de área especial, 7.000 metros e restauração de pavimentos, em rodovias estaduais, 238 quilômetros. Para a consecução desses objetivos, foram concluídos e estão em execução cerca de 3.700 quilômetros de projetos de engenharia. Neste mapa, basicamente, talvez seja até mais fácil de serem verificados pelos Senhores: essas rodovias em azul são as principais, pavimentadas e apavimentadas. As rodovias em vermelho são as rodovias alimentadoras, com recursos próprios, as em verde, com recursos de financiamento e os tracinhos em amarelo são as setas. Então, ao final do programa, o Paraná ficaria com esta fisionomia, sendo que dessas rodovias alimentadoras — aqui não está bem claro — parte delas é ou será pavimentada e parte seria executada com revestimento primário. Naturalmente, existe um critério para a seleção daquelas que serão pavimentadas e as que continuarão com revestimento primário. Os critérios básicos são os de tráfego nas rodovias.

Esta programação, entretanto, sofrerá conseqüente desdobramento, no âmbito municipal, estando a

Secretaria de Transportes empenhada em auxiliar as Prefeituras, para que essas, dentro de sua programação, executem programas de melhoramentos de revestimento primário, em estradas do plano rodoviário municipal, que tenham como principal função levar os produtos do centro de produção das rodovias estaduais alimentadoras e rodovias prontas. Com tal objetivo, foi criado um programa pelo qual o DNER, através de termo de ajuste, presta auxílio aos Municípios, com recursos financeiros, materiais e equipamentos. Dentro da sua programação, já foram assinados 253 convênios, num total de 10 mil quilômetros, tendo sido executados cerca de 30% dos serviços programados. A maioria dos Municípios tem deficiências em suas estruturas; os departamentos rodoviários municipais, a maior parte das vezes, são pequenos, isto é, não contam com uma frota não só de veículos, como também há falta de equipamentos, como tratores, pás carregadoras e outros implementos necessários ao problema rodoviário.

De qualquer forma, já conseguimos que, pelo menos, 30% desses trabalhos fossem realizados, num período de 10 meses. E, à proporção que o DNR vem se equipando, tem transferido, gradativamente, alguns equipamentos usados, mais ainda utilizáveis, para os Municípios, logicamente os Municípios mais carentes, de modo que eles possam intensificar esse programa.

Dentro do programa rodoviário pretende-se, portanto, ao final do atual período de Governo, elevar em 400% a Rede Estadual pavimentada existente em 74, a qual passará, estadualmente, de 1.160 km, atualmente, para 4.806 km, em 1979, fazendo-se com que todas as rodovias não pavimentadas, pertencentes à Rede Estadual, recebam revestimento primário e procure-se atingir, pelo menos, 20% da malha rodoviária municipal, através de construções pelo PROSACAS, como também, elevar o número de obras, o que corresponde ao dobro do período executado de 70 a 74. Para a consecução desses objetivos serão necessários recursos de aproximadamente 5 bilhões de cruzeiros, alocados das seguintes fontes: 1,5 bilhões de financiamento, 1,3 do Fundo Rodoviário Nacional e 2,2 bilhões de recursos do Tesouro do Estado.

Vou, rapidamente, falar sobre um problema de rodovias alimentadoras, que os Senhores tiveram oportunidade, inclusive, de tomar conhecimento, durante a fase de solicitação de financiamento, por parte do Estado do Paraná, para que esse programa possa ser cumprido.

O programa de rodovias alimentadoras previsto no período de 75 a 79, ora em fase de implantação básica, com a cooperação financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, originalmente havia sido projetada para 1.240 de rodovias, com revestimento primário. Por decisão governamental, o referido programa foi completamente reformulado. A principal alteração introduzida foi a de se executar as principais rodovias alimentadoras da rede projetada com pavimentação asfáltica econômica. Assim sendo, a nova programação está assim delineada: em execução, de 729 km de pavimentação econômica e 182 km de revestimento primário, com recursos próprios, e a execução de 1.098 km de pavimentação econômica e 178 km de revestimento primário com recursos de financiamento. Essa, digamos assim, é a 1.ª fase do programa de pavimentação de rodovias alimentadoras. Volto a repetir: esse programa foi implantado; iniciado no período do Governo anterior, com recursos financiados parte pelo BNDE, que inicialmente eram 50%; hoje, representam cerca de 30% do programa. Este programa estava concebido, totalmente, para a construção e revestimento primá-

rio. Posteriormente, houve uma modificação, partindo-se, então, para algumas rodovias a serem pavimentadas com revestimento de baixo custo, revestimento econômico. Os Senhores vão ter oportunidade de conhecer uma delas, no local, que é uma experiência que o Estado fez, a fim de se lançar, já, para essa etapa do programa. Então, estão aqui estradas 729 km, escolhidas principalmente, aquelas que tinham projeto mais adiantado e alguns critérios de seleção, para iniciar a pavimentação da Região Noroeste do Paraná, que é sujeita ao fenômeno da erosão.

Ao abriremos uma rodovia naquela região, serão logo tratados os problemas relativos à proteção dessa rodovia e, conseqüentemente, da pavimentação pois, com um ou dois períodos de chuva, ela praticamente terá que ser reconstruída. Partiu-se, então, para a pavimentação, logo de início, de todas as rodovias do Sudoeste e, como disse algumas estão com os projetos mais adiantados.

Este programa, harmônico com o programa rodoviário estadual, constitui, dentro do conjunto de ação do Governo, parte integrante do amplo esforço destinado a acelerar o processo de desenvolvimento social e econômico dentro do Estado, mediante estratégia, que aspira a redução e a eliminação dos equilíbrios regionais e a elevação dos níveis de renda da população estadual o que torna mais acessíveis à população interiorana os serviços e equipamentos sociais. A construção de rodovias, elemento indispensável na implantação, implementação e consolidação de uma infra-estrutura básica, já em adiantado estágio, em execução no Estado, em outros setores, como energia elétrica, telecomunicação etc., representa o complemento necessário de apoio logístico, inclusive com reflexos positivos diretos, tanto para o desenvolvimento econômico, como para o desenvolvimento social.

Assim sendo, o programa das rodovias alimentadoras está expresso nos seguintes objetivos principais:

Assegurar ligação entre as regiões de produção aos eixos de áreas mais importantes, implantadas ou a implantar-se permitindo condições de escoamento de safra agrícola, independente de regiões climáticas; dar prioridade a um elenco de obras que beneficiam grande número de regiões do Estado, em padrões e qualidades de segurança, visando, mais em particular, as relações de rentabilidade do benefício social, com interiorização de equipamentos e serviços sociais a partir de uma rede eficiente de transportes no interior; possibilitar a expansão do setor secundário, notadamente o agroindustrial, e o terciário do interior, favorecendo a fixação do homem às regiões de produção agrícola; permitir utilização integral do sistema de transporte, armazenagem, nas vias locais, pontos de embarque e desembarque e pontos de escoamento, assegurando a redução de custo de comercialização e transportes, a fim de se obter a agregação de valores da produção que se destinam aos mercados nacionais e internacionais.

Parte do programa de rodovias alimentadoras, objeto de pedido de financiamento do BID, divide-se em três subprogramas:

1.º — O revestimento econômico de rodovias alimentadoras, abrangendo um total de 549 km. Esse já é um outro elenco de rodovias.

2.º — Subprogramas, com a construção e melhoria de rodovias alimentadoras com revestimento econômico, inclusive, implantação.

Por coincidência, é a mesma quilometragem. O 1.º é apenas pavimentação; o 2.º já é implantação

e pavimentação. Nesse segundo programa, contratamos todos os projetos de engenharia, com firmas de consultoria, está em execução; e o subprograma 3.º, que é a construção de melhoria de rodovias alimentadoras, com revestimento primário, numa extensão de 178 km. São as rodovias de menores densidades de tráfego, que seriam, inicialmente, construídas com revestimento primário.

Aqui, há uma observação: esse programa já está em parte sendo revisto e, possivelmente, apresentam 2 subprogramas ao BID. Um deles de implantação e pavimentação e outro de revestimento primário. Esse trecho de União da Vitória a Bituruna e o trecho seguinte de Bituruna—Foz do Areia, serão também pavimentados, dando condições de se ter uma ligação norte-sul, através desse trecho que já está sendo pavimentado, entre Guarapuava a Foz do Areia. Então, teríamos uma ligação, a BR-156.

Eu gostaria de observar aqui aos Srs. que, dentro desse programa de pavimentação, tem algumas rodovias do Plano Rodoviário Federal contra o Plano Nacional de Viação que estão sendo executadas pelo Estado, com recursos do Estado, sem nenhuma participação federal, quer através de convênios, quer através de projetos ou qualquer tipo de ressarcimento. Uma delas é a ligação Mauá—Faxinal—Ivaiporã, que já está concluída. Deve ser inaugurada, agora, nesse mês. O outra delas é a ligação da BR-153, com um local chamado Santa Rita até Palmas, já em construção, e de Palmas até Pato Branco. É a BR-280. Essa rodovia de 1.ª classe está sendo construída também pelo Estado. Estas são as principais rodovias. De qualquer forma, são rodovias que constam no Plano Nacional de Viação e que o Estado tomou a si a responsabilidade de construção. Aliás, tem um outro trecho, que também é coincidente e que é Guarapuava a Rio Bonito, também, já com a fase de terraplanagem concluída, e a fase de pavimentação está sendo licitada.

O 1.º subprograma do PIS prevê a utilização de tecnologia e padrões mais econômicos na pavimentação deste trecho, levando-se em conta experiência com resultados altamente satisfatórios em outras regiões do País. Quatro trechos que estão sendo construídos pelo Paraná, ou seja: Toledo Planaltina, que os Srs. vão verificar, Sertãozinho, Primeiro de Maio, Paranavai, Ivaiporã e Ponta Grossa, até o aeroporto, em que foram aplicadas técnicas novas de pavimentação, visando não só uma quantificação de custo, também uma apreciação técnica sobre aquilo que se propõe dentro do programa. Pretende-se utilizar, nesses pavimentos, trabalhos inferiores de solos estabilizados, solos finos, solos betúmenos, solos melhorados com cimento ou aditivos finos, além de melhorar as condições de suporte do superleito, por intermédio de um mais vigoroso controle de compactação da camada final de terraplanagem. A pista de rolamento será revestida ao mínimo permitido pela segurança, ao mesmo tempo em que o dimensionamento será feito por etapas, para um período de vida útil de 5 anos, após os quais, haverá o aumento de tráfego e poderá ser executado um reforço. Os senhores sabem pelos padrões do DNER, a largura da pista pavimentada será de 7,20m. Estamos reduzindo nessas rodovias alimentadoras, a pista de 7m e 20cm para 6,60m. Quem conhece e tem viajado sabe que, há alguns anos atrás, a largura de pavimento, mesmo de Rodovias Federais, estava em torno de 6 a 6,30m. De modo que a redução não implicará em modificação básica de condição de segurança. Mas ela representa uma diminuição significativa no custo do pavimento. Naturalmente que para aquelas estradas mais sujeitas à erosão haverá necessidade das camadas inferiores feitas na largura total da terraplanagem. A terra planagem, também, estamos fazendo com 11m de largura, na maioria dos

casos, enquanto que as rodovias de 1.ª classe federal o mínimo vai de 12,80 a 14m.

O subprograma 2, também, diz a dar técnicas de pavimentação econômicas já mencionadas.

O subprograma 3 envolve as rodovias alimentadoras com menor o tráfego das dos subprogramas anteriores e deverão receber um tratamento de revestimento primário de jazida, de modo a permitir o escoamento normal dos produtos agrícolas. Para a realização da programação total de rodovias alimentadoras, os investimentos necessários estão assim alocados: no programa já em execução está previsto 541 bilhões de cruzeiros, com recursos próprios. Quando me refiro a recursos próprios são aqueles que provêm, basicamente, do orçamento estadual e do Fundo Rodoviário Nacional; e no outro subprograma, com recursos de financiamento, está previsto um total de 1 bilhão, 740 milhões e 024 mil cruzeiros, dos quais se prevê um financiamento de cerca de 50 milhões de dólares, do Banco Interamericano de Desenvolvimento, ou seja, 32% do total do programa.

#### Conclusão:

Ao se encerrar esta rápida dissertação sobre o sistema viário do Paraná, conviria ainda informar ao preclaro auditório que, além dos setores mencionados, a jurisdição da Secretaria de Transportes se estende também sobre a concessão de transportes coletivos intermunicipais, a infra-estrutura de aeroportos a nível estadual e, finalmente, a jurisdição dos portos de Paranaguá e Antonina. Só para os Senhores terem uma idéia da programação de aeroportos até 1974, tínhamos construído, pelo Governo Federal, 10.400m de pista e construído pelo Governo do Estado mais 2.400m, portanto, num total de 12.800m.

A programação federal prevista para 75/79 prevê a ampliação de Curitiba, no Aeroporto Afonso Pena, Londrina e Maringá — mais 1.800m de pista — e algum melhoramento no aeroporto de Foz do Iguaçu. E a Estadual, de 75 a 79; já está concluído Paranaguá e a COPEL construiu um aeroporto em Foz do Areia, para atender as necessidades da obra — mais 2.900m. Estão em obra a pavimentação do aeroporto de Ponta Grossa, a pavimentação do aeroporto de Pato Branco e deverá ser iniciada a pavimentação do aeroporto de Cascavel. O aeroporto de Cascavel fazia parte do programa do oeste do Paraná, do Prodoparque. Estamos aguardando que o Governo Federal, através do Ministério da Aeronáutica, libere alguns recursos para complementar a pavimentação desse aeroporto. O Estado já executou a terraplanagem e está em execução a parte de drenagem. É um aeroporto que está sendo executado já com a característica para a pista de 2.200m, de modo que, dependendo da solução financeira, o aeroporto poderá ser executado em condições para tráfego de aeronaves de grande porte, como os Beings 737.

A iniciar, isto é, pavimentação: Guaira Umuarama, Cascavel, Assis, Paranaguá seria pavimentação também, muito embora o Estado tivesse executado a iluminação do aeroporto, União da Vitória, São Mateus, Jacarezinho e Campo Mourão e Cornélio Procópio. Como os senhores vêm com as cidades principais das micro-regiões, estaremos com um programa de pavimentação.

Esses aeroportos, logicamente, como Ponta Grossa e Pato Branco também, e como Francisco Beltrão e Poncatu, são aeroportos para naves de pequeno portes, digamos para a chamada aviação de 3.º nível; não comportariam aviões, jatos, de grande capacidade de carga, mais sim, aviões pequenos, tipo Bandeirante, aviões jato executivo de pequeno porte. São aviões mais para transporte de passageiros do que propriamente de carga.

Mais de qualquer forma, estaremos, ao final de 79, se tudo correr bem, com 21.500m de pista, o que representa um acréscimo considerável, em função do que existia no Estado do Paraná.

Quanto ao Porto de Paranaguá, eu gostaria de salientar que somente a movimentação de cargas no Porto de Paranaguá vem crescendo a uma média de 30% ao ano, representando um substancial aumento da receita cambial do País. Sobre a infra-estrutura de Paranaguá, hoje, está em execução um silo de 100 mil toneladas e está sendo completada a dragagem do novo canal de acesso, com 12 metros de profundidade. Assim, o Porto terá condições para receber navios de maior calibre, melhor ainda, alguns navios, que hoje têm necessidade de aguardar marés altas para poder deixar Paranaguá, não terão esse problema e, a ampliação do cais, apesar de estar prevista no plano portuário, não foi iniciada. O Porto de Paranaguá, hoje, é auto-suficiente e o Estado não aplica nenhum recurso de capital no Porto. Todos os recursos são provenientes do Fundo Portuário, ou melhor, das taxas que são arrecadadas pelo próprio Porto, algumas delas redistribuídas, através, hoje, da PORTOBRAS. Esse quadro representa o aumento, já, da movimentação de mercadorias, os senhores verificam que, desde 1964, passou de 876 mil toneladas para, hoje, até agora, já com 5 milhões de toneladas. Então, houve um acréscimo muito grande, em decorrência não só do aumento de produção do Estado, como também, em parte, da incrementação do Corredor de Exportação, e conseqüentemente, o terminal de Paranaguá. Infelizmente, os senhores não vão ter oportunidade de visitar o Porto, mas acredito que numa próxima ocasião, talvez, depois das eleições, quando estiver mais calma a situação eleitoral, os senhores ainda tenham essa oportunidade e, aproveitaria o ensejo para convidá-los, porque, realmente o Porto tem uma atividade muito particular, muito especial, e somente indo, verificando no local, é que se pode ter uma idéia.

Hoje, também está se procurando atração de algumas indústrias para Paranaguá, já está instalado o complexo de fertilizantes da *beque*, junto ao Porto e, possivelmente, mudará um pouco a fisionomia deste. Essa primeira etapa da *beque* é mais uma unidade de mistura, mas ela passará, futuramente, a produzir fertilizantes, que seriam exportados ou consumidos, pelo próprio Estado. Mas o principal objetivo é a exportação. Algumas outras indústrias, também estão procurando se situar na área portuária. Isso o Estado tem procurado, também, facilitar, inclusive instalou-se junto a Paranaguá, uma cooperativa muito grande da região oeste do Paraná, que construiu, de um ano e meio para cá, um silo horizontal de 120 mil toneladas. Esse silo está interligado no sistema do Corredor de Exportação. De modo, que é uma feição que está chegando, tornando o porto muito aberto para a iniciativa particular. Hoje, uma grande quantidade de carga é movimentada por particulares, em Paranaguá, ao contrário do que vinha sendo feito, há alguns anos, em que a movimentação era totalmente feita pela administração dos portos, portanto, estatal. Creio que, de um modo geral, é uma rápida idéia do que se poderia dizer sobre o setor de transportes. Coloco-me à disposição dos senhores e, peço desculpas se me alonguei um tanto. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Teotônio Vilela) — Os Srs. Senadores têm a oportunidade de complementar qualquer informação ao Sr. Secretário.

Com a palavra os Srs. Senadores.

O SR. MATTOS LEÃO — Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Teotônio Vilela) — Com a palavra o Sr. Senador Mattos Leão.

O SR. MATTOS LEÃO — Inicialmente, Sr. Presidente e Srs. Senadores, Sr. Secretário Osires Guimarães, quero externar a nossa alegria e a nossa satisfação de estarmos aqui, hoje, no Paraná, o nosso Estado, no meu Estado, a Comissão de Finanças, cumprindo o que determina a Constituição, para sentirem logo, e ouvir a palestra do eminente Secretário, sobre a aplicação dos 50 milhões de dólares que o Senado Federal autorizou para que o Estado fizesse um empréstimo pelo BID. A nossa satisfação e alegria é imensa, Srs. Senadores e Srs. Assessores do Senado, que hoje nos visitam.

Ouvimos com atenção a brilhante palestra do eminente Secretário Osires Guimarães. No entanto Sr. Presidente, eu gostaria de pedir mais alguns esclarecimentos a S. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Secretário.

Seria o caso da ferrovia, porque, há poucos meses, ouvimos a palestra do Presidente de Itaipu, o Presidente Costa Cavalcanti, em Foz do Iguaçu. A Comissão de Minas e Energia lá esteve e ouviu a palestra de S. Ex.<sup>a</sup> Ele nos disse que a ferrovia, que hoje foi, inclusive, comentada pelo Secretário, que ligará Guarapuava a Cascavel, Cascavel a Foz do Iguaçu e, num futuro, Foz do Iguaçu a Assunção, está excluída do plano de Itaipu.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, reputado esta ferrovia de grande importância, não somente para o Paraná, mas como para o Brasil. Não é de grande importância para a construção de Itaipu. Mas esta região do Paraná, como explicou bem o Sr. Secretário, é de grande produtividade; é produção de soja, produção de milho e até um pouco de produção de café. E também ligará o vizinho país, o Paraguai, capital Assunção, ao Porto de Paranaguá, que é porto livre do Paraguai. Então, eu gostaria de perguntar ao Sr. Secretário se o Governo do Estado do Paraná fez alguma reivindicação, junto ao Ministro de Transporte e a Sua Excelência o Presidente Geisel, nesse sentido, para que essa estrada não fosse excluída do Plano Nacional de Ferrovias. Era isso, Sr. Presidente.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Em primeiro lugar, quero agradecer ao Senador Mattos Leão, as palavras elogiosas que me fez e que são mais um reflexo da nossa amizade pessoal e por ele ser nosso representante, mas, de qualquer forma, agradecemos, dizendo, que apenas procuramos dar uma idéia daquilo que se programa no Estado do Paraná.

Realmente, o Paraná é um Estado que necessita, cada vez mais, de transportes de grandes cargas e essas, para serem transportadas, só têm um meio: não é aumentando a frota de veículos, não é ampliando as estradas. As grandes cargas, realmente, necessitam de ser transportadas por ferrovia. A política que o Brasil deverá tomar com respeito às restrições da utilização de combustíveis líquidos, cada vez mais, impõe, vamos dizer, a prioridade no setor ferroviário.

Ficamos bastante satisfeitos quando, durante a primeira fase do lançamento do Programa Ferroviário Nacional, se previa, não só a execução da nova linha de Curitiba — vou mostrando no mapa, porque alguns dos senhores, talvez, não estejam tão familiarizados — não só funciona Curitiba—Paranaguá, como também, a melhoria de Curitiba a Pinhais, a variante de Pinhais e Engenheiro Bley a Engenheiro Gutierrez, a remodelação da atual ferrovia que liga Engenheiro Gutierrez a Guarapuava, construída antes de 1930, concluída depois de 1930, também, quer dizer, dentro daquele processo dos 25

anos — quero dizer que a central do Paraná levou 25 anos, mas todas as demais, também, levaram condições mais ou menos, de grande período. A não ser as mais antigas, as que foram construídas por volta de 1890, essas foram executadas com mais rapidez. Mas de qualquer forma, a remodelação dessa, como também, constava, neste programa ferroviária, a execução da ferrovia até Cascavel. Posteriormente, com a adoção do programa da construção de Itaipu, a necessidade de cargas exigidas por essa hidrelétrica, a quantidade não só para o transporte de equipamentos e, também, o aumento da produção geral no oeste do Paraná — como os senhores viram naquele gráfico — houve o Governo por bem colocar as cidades de Cascavel e Foz do Iguaçu no Programa Ferroviário. Para isso, foram contratados os serviços relativos aos projetos finais de engenharia, que segundo sei já estão concluídos, pelo menos a sua maioria. E sofremos um certo impacto, quando soubemos que a ferrovia teria sido considerada em segunda prioridade. No meu entender, em primeiro lugar, a prioridade é prioridade. Não existe primeira nem segunda, em ser prioridade, por si só, já é a primeira.

De qualquer maneira, o Governo colocou, por falta de recursos, segundo a Rede, a ferrovia de Guarapuava a Foz do Iguaçu em segunda prioridade. Segundo estamos informados, estaria sendo paralisada também ou nem seria iniciada a construção da nova linha de Curitiba a Paranaguá, que é um ponto de estrangulamento e que vai gerar graves problemas, não só para a movimentação de cargas no Porto, como também um estrangulamento muito sério entre Curitiba e Paranaguá.

De modo que o Governo do Estado tem questionado para que esta ferrovia não seja relegada, vamos dizer, a um caráter secundário, que ela realmente seja iniciada e seja incrementada. Esse pedido tem sido feito, não só pelo Governo do Estado ou pelos nossos representantes, mas também tem sido reivindicação constante das classes empresariais do Estado, levadas, através de memorial, ao Sr. Ministro dos Transportes e ao Senhor Presidente da República.

De maneira que só podemos dizer que estamos aguardando uma definição. Vamos ver se o Governo, no final deste ano, tomará algumas decisões e esperamos que as ferrovias não sejam totalmente excluídas da programação, mesmo porque ela vai representar um problema bastante grave. Este problema, em parte, o Estado está superando, ou está tentando superar, como eu disse, com a construção de uma rodovia, que é a BR-280 e também o trecho de Francisco Beltrão em direção a Capanema e que daria condições a essa região do sudoeste, que hoje praticamente se utiliza da BR-277, através do trecho Três Pinheiros—Pato Branco, de passar a se utilizar de um outro eixo rodoviário. Isso realmente trará um pouco de desafogo. Mas, de qualquer forma, a rodovia BR-277 será muito solicitada e, além das suas condições atuais, que vão propiciar alguns estrangulamentos, ela tem uma deficiência também, num trecho mais antigo, de pontes. Existem várias pontes que, se já não caíram é porque, como digo, Deus é brasileiro, pois foram dimensionadas e projetadas para 15, 20 toneladas e estão, hoje, com 35 toneladas a 40 toneladas. De forma que estas pontes terão que ser não só reforçadas como também alargadas, ou melhor, terão que ser reconstruídas.

O SR. MATTOS LEAO — Teremos que considerar o seguinte: antes, não havia os transportes pesados de maquinaria, como acontece agora. Essas pontes não irão suportar.

O SR. OSIRES GUIMARAES — Não irão, de modo algum, suportar. Estamos sabendo também que, por parte do DNER, as pontes não foram colocadas no programa do próximo ano, ou melhor, foram colocadas aqui pelo Distrito Rodoviário Federal de Curitiba e levadas à sede do DNER, mas este Departamento, por medidas de economia, não as colocou no programa de execução de obras. Então, isso realmente, dentro de no máximo dois anos, estaremos com problemas seriíssimos nesta rodovia. A solução, se não sair a ferrovia, será a duplicação da rodovia. Quer dizer, são medidas que se conflitam. Então, enquanto o país buscar uma ampliação do setor ferroviário, o setor rodoviário, cada vez mais, está crescendo. É claro que o crescimento é natural. A própria natureza das cargas está aí para demonstrar. O trecho Curitiba—Paranaguá é outra incógnita. Além do mais, é um trecho bastante pesado. Não é um trecho que, mesmo que se colocasse o dinheiro à disposição, seria exequível em dois ou três anos e nem outro tampouco. O prazo de maturação de um projeto destes é de, no mínimo, cinco anos. Ninguém se iluda que se vá construir uma ferrovia em menos de cinco anos.

O SR. MATTOS LEAO — Estou satisfeito.

O SR. PRESIDENTE (Teotônio Vilela) — Com a palavra o Senador Saldanha Derzi.

O SR. SALDANHA DERZI — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar a brilhante exposição do Sr. Secretário dos Transportes, que realmente nos deu uma visão geral do plano rodoviário e ferroviário do Estado do Paraná. Desejo cumprimentar o esforço que está fazendo o Estado do Paraná para resolver o seu angustiante problema, no transporte dessa extraordinária produção que estamos assistindo, e a contribuição que está dando o Paraná para o desenvolvimento do Brasil.

Desejo formular duas pequenas perguntas: Foi dito pelo Sr. Secretário que o Estado construiu dois trechos de estradas do Plano Rodoviário Nacional. Desejaria saber se não houve nenhum convênio, em que o DNER se comprometa a reembolsar o Estado, nessa construção de estradas do exclusivo compromisso da União, através do DNER. Essa é a primeira pergunta, porque, em Mato Grosso, já se deu um fato semelhante, de uma estrada importante de uma região que realmente estava abandonada, construída para o Estado. Não sei se foi falta de entendimento, diálogo, entre o Departamento de Estradas de Mato Grosso e o DNER, mas, no final, o Estado arcou com as consequências, inclusive, fazendo empréstimo externo, para construir uma estrada da estrita obrigação da União, através do DNER. A segunda seria saber como está a programação, se o Sr. Secretário puder informar, dessa importante estrada para o Estado de Mato Grosso e também para o Paraná, de Paranavai a Dourados, procurando o Corredor de Exportação Paranaguá, porque realmente há necessidade, não só dessa estrada, como de outras, numa ligação do extremo sul de Mato Grosso, que é uma área explosiva de grande desenvolvimento e que deverá ter a sua produção escoada através do Paraná. Se há um outro entendimento, quer dizer, se os estudos já se fixaram numa outra rodovia que viesse em procura do Porto de Paranaguá. Não quero ser longo e quero cumprimentar, mais uma vez, o Sr. Secretário e o Governo do Estado do Paraná pelo extraordinário esforço que está fazendo para amparar os homens que estão produzindo para a grandeza do Paraná e do Brasil. Muito obrigado.

O SR. OSIRES GUIMARAES — Em primeiro lugar, Sr. Senador, temos algumas rodovias que estão

sendo construídas, hoje, ainda em convênio com o DNER. E quero adiantar mais: não sei se é o pensamento do Governo Federal, orientação superior, mas o DNER tem procurado, de dois ou três anos para cá, evitar os convênios, não delegar obras. De qualquer maneira, existiam algumas obras já delegadas e que, hoje, estamos executando com o DNER. Vou me permitir mencioná-las para mostrar a extensão desses trechos. Um deles é o trecho Santo Antônio a Ibaíti, com cerca de sessenta quilômetros. Foi concluído e inaugurado este ano, entregue ao tráfego e feito com recursos federais, fiscalizado pelo DNER. O DNER executou, mas quem pagou foi o Governo Federal. Está concluído e já em tráfego, não inaugurado, o trecho Irati a Relógio. É um outro trecho de, aproximadamente, sessenta quilômetros, também por delegação federal. Estamos concluindo um trecho de Francisco Alves a Guaira, da BR-277, que exatamente seria a ligação por Mato Grosso. Nesse trecho, o convênio é um pouco diferente. É um convênio em que o Estado executa, fatura e vai receber o dinheiro. Tomamos, inclusive, a iniciativa de liquidar o trecho e deixar para receber depois o dinheiro, possivelmente no ano que vem. Porque os recursos do orçamento deste ano, dotados pelo DNER não são suficientes para o pagamento dos compromissos com a firma empreiteira. Mas, considerando que apenas estes 50 km que estão faltando para a ligação com Guaira, muito importante, é evidente a importância, inclusive um aspecto até de estratégia paraguaia, etc. Ahamos que paralisar a obra agora, no mês de setembro, para recomeçar em fevereiro — só o que se pagaria de aumento do custo em consequência da desvalorização da moeda e mais os serviços que são perdidos, porque é uma região também sujeita à erosão, região arenosa, que seriam fatalmente perdidos com a paralisação da obra — iria causar um prejuízo correspondente a, pelo menos, mais de trinta milhões de cruzeiros. Então, o Estado resolveu, num esquema com a firma empreiteira e até com a aquiescência do Banco do Estado, liquidar a obra. Quer dizer, vamos adiantar, fazer uma operação de crédito. A empreiteira fará esta operação de crédito diretamente com o Banco, com o aval do Estado, para se liquidar essa obra e entregar esse trabalho.

Esses são os trechos que temos em convênio com o DNER.

Mencionei de propósito a BR-280, trecho da BR-272, que vai de Mauá a Portubá e um outro pequeno trecho, que coinciderá com a futura diretriz da 487, se não me engano, que vai a Ivaiporã.

E estes dois trechos aqui, não temos nenhum convênio com o Governo Federal.

SALDANHA DERZI — Nem promessa

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Nem promessa, e vou dizer mais, nem conversa, porque, quando se falou no assunto, mudou-se de conversa inclusive, isso ocorreu, numa reunião que houve no ano passado, em que se pleiteou, devido a necessidade, esse tipo de convênio. Falou-se em ressarcimento, no futuro, mas, não há possibilidade, pois existe um II PND e, graças às linhas de conduta do Governo Federal nos setores rodoviário e ferroviário, não haverá possibilidade, em hipótese nenhuma, de ser modificado. E essa intenção do Estado estava expressa, — não sei se o Senhor teve oportunidade de saber — quando foi elaborado esse documento de meta do Governo atual em que seriam incentivados os contatos com o DNER para que trechos altamente prioritários para o Estado e que também são altamente prioritários para o Governo Federal, para a Nação como um todo, seriam intensificados.

Infelizmente — sou bastante fraco e fiel, e não poderia deixar de ser — o Governo Federal está com a programação do II PND completamente atrasada. E, se está atrasado aquilo que está como meta de Governo, os senhores imaginam aquilo que estamos gerenciando para ser executado. Nem se fala! São estradas, como disse, que têm uma prioridade muito grande do Estado, que têm necessidade de ser executadas, porque elas vão tirar riquezas de determinadas regiões, que hoje não têm estradas. Este trecho aqui era praticamente impossível trafegar quando chovia. E mais: se temos um programa de estradas alimentadoras, que ligam os eixos viários básicos, então, a primeira coisa que se tem que fazer são os eixos viários básicos, senão, ficaríamos com estradas, vamos dizer assim, penduradas, que acabariam não tendo saída. Claro que os eixos rodoviários básicos já construídos, tanto os federais como os estaduais, embora tenham muitas deficiências, já representam alguma coisa. O Sr. Senador Mattos Leão, por exemplo, sabe bem como está determinado trecho, ali, de Pato Branco a Três Pinheiros. Esse trecho está liquidado, é de responsabilidade Federal, mas o Governo Federal não nos dá o dinheiro para a recuperação. De qualquer forma, dá para trafegar: arruma buraco aqui, desarruma buraco ali, mas ainda há condições de trafegar. Vamos admitir mesmo, até, trechos que são considerados como prioritários, para duplicação, que não sejam duplicados. O que vai acontecer é que um caminho, ao invés de levar duas horas para ir daqui a Ponta Grossa, vai levar cinco. Um automóvel, ao invés de levar uma hora, como levava normalmente, vai levar duas, duas e meia. De qualquer forma está pavimentado, tem alguma condição de tráfego, precária, com todas as consequências de transporte difícil, com segurança a mais precária possível. Mas, como disse, existe.

Então, o Estado teve que tomar essa iniciativa e ela foi tomada, apesar de a estrada estar, teoricamente, considerada no Plano Nacional de Viação. Mas ela não tem programação e, simplesmente, o DNER se nega até a entrar no mérito se deve ou não ser feito o convênio. E vou dizer mais uma coisa: existe, aqui, um trecho que tem uma densidade de tráfego, que é dos maiores do Brasil, que é de Londrina a Cambé. Tem 16 mil veículos por dia. Quer dizer, não é estrada nem para ser duplicada; é estrada para ser com três ou quatro faixas de cada lado. Isto aqui foi objeto de um convênio, o chamado contorno de Cambé, Contorno de Cambé e Contorno de Apucaraima. Temos um convênio, assinado com o DNER, desde 1971. Até hoje, não recebemos nem um tostão deste convênio, que está assinado. Não é de se dizer que o negócio está na gaveta, não. Ele está assinado.

SALDANHA DERZI — Isso foi conversado.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Foi conversado, mas simplesmente deixam de consignar recursos no ressarcimento do convênio. Só nesses dois contornos, já temos aplicados ali 30 milhões de cruzeiros, com consequências políticas para o Estado ou para o Órgão Estadual, que é o DNER, a Secretaria dos Transportes, as mais diversas possíveis, por que não se aplica a quem quer que seja que o serviço não está sendo executado, porque a responsabilidade é federal. Isso tem criado uma série de dificuldades, além de outras... Mas, sobre a ligação que o Sr. se referiu a Mato Grosso temos, como disse, uma futura ligação, que seria através de Guaira, e existe aquela estrada que está em fase de conclusão até Paranaguá. E o senhor perguntou como estariam as demarches para a conclusão da estrada.

O SR. SALDANHA DERZI — Primeiro esta estrada, no trecho de ligação com o Paraná, se está tendo programação.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Exato.

O SR. SALDANHA DERZI — Foi protelado por falta de uma definição na construção das barragens.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Das barragens.

O SR. SALDANHA DERZI — Tinham umas barragens para serem construídas e locadas em estradas estaduais. Mas, hoje, estão definidas as barragens.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Praticamente sim. De qualquer maneira, o DNER ainda não fez o projeto da ligação, mesmo considerando que a Barragem de Guaira e Barragem de Porto Primavera estariam como que definidas. E as ligações com o Paraná seriam em Guaira e na região do Paranapanema. Mas, pelo que sei, não concluíram o projeto de nossa engenharia. Estávamos aguardando ainda a definição das barragens, muito embora, sabemos que parte delas já estão definidas. E, quanto a essa outra ligação, há um interesse muito grande não só do nosso Estado, como do Estado do Mato Grosso, que se define também o problema da construção da ponte, porque, como o senhor sabe, a travessia ali tem 7 quilômetros. E com um transporte de balsa e bastante difícil, caro, por que um carro, para atravessar em frente a Guaira, parece-me que está pagando Cr\$ 40,00.

O SR. SALDANHA DERZI — E o transporte de Guaira é, mais ou menos, de 600 veículos por dia.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Pois é. É uma intensidade de tráfego muito grande.

Para sua informação, esta estrada alimentadora, que vai de Nova Londrina até Querência, possivelmente, a levaremos até o Porto Aiuá.

O SR. SALDANHA DERZI — Parece que há um projeto a esse respeito.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — É. Seria a da transversal que liga Ponta Grossa a Pontal do Tigre, que o DNER fez uma parte do projeto, ligando Pontal do Tigre a Campos Mourão. O trecho de Campos Mourão a Ponta Grossa está no estudo de viabilidade e não foi feito mais nada. Acredito que dificilmente será incrementado.

O SR. SALDANHA DERZI — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Teotônio Vilela) — Com a palavra o Sr. Senador Mauro Benevides.

O SR. MAURO BENEVIDES — Sr. Presidente, Sr. Secretário, Sr. Governador, Sr. Presidente do Banco do Estado, antes de mais nada, queria significar o meu apreço ao Estado do Paraná, que, através de todas as suas forças atuantes, vem, aqui, procurando acelerar o desenvolvimento de uma das mais importantes unidades da Federação.

Estamos hoje aqui, Sr. Presidente, e V. Ex.<sup>a</sup> bem o sabe, no cumprimento de uma atribuição que nos é delegada expressamente pela Carta Magna em vigor, a da fiscalização. E é realmente alentador para nós constatar que, nessa legislação, é essa a terceira viagem que empreende a Comissão de Finanças ao interior do País. Já estivemos em São Paulo, já estivemos no Rio de Janeiro e, hoje estamos no grande Estado do Paraná, acompanhando a execução dos planos governamentais, quer os de âmbito federal, quer os de âmbito estadual, sem fim, em relação aos Estados, esse trabalho nosso jamais possa ser inquirido como de infringência ao princípio da autonomia estadual.

Esse apreço, que fiz questão de ressaltar, ao Estado do Paraná e às suas forças atuantes, já se ma-

nifestou positivamente, quando o Senado teve oportunidade de apreciar o pedido de autorização para concessão de empréstimo de 50 milhões, destinado à construção dessas rodovias alimentadoras.

No âmbito desta Comissão, o pedido do Estado do Paraná teve uma tramitação realmente recorde. E, por um dever de justiça, teria eu que ressaltar, neste instante, não apenas para os Senadores que acompanharam a tramitação da matéria mas, sobretudo, para o Secretário de Transporte e outras autoridades que aqui se encontram, que a tramitação foi célere, ultrapassando aqueles obstáculos regimentais naturais, graças sobretudo ao empenho da representação do Estado, no Senado Federal.

Os Senadores Mattos Leão, Accioly Filho e Leite Chaves realizaram um trabalho de catequização dos Senadores integrantes da Comissão de Finanças e, posteriormente, no Plenário, para que ficássemos conscientes da necessidade que tinha o Estado do Paraná de realizar aquela transação, realmente vultosa, e que sempre esse tipo de autorização demora, para o cumprimento de exigências regimentais, apesar da nossa Assessoria trabalhar realmente a todo o vapor, para cumprir as atribuições funcionais, informar e instruir convenientemente os processos que são submetidos ao exame da Comissão de Finanças.

Mas, a bancada do Ceará, no Senado, irmanou-se, trabalhou ingentemente e conseguiu, inclusive, que essa proposição fosse votada em 48 horas, no Senado Federal.

Lá estava presente, também, esse extraordinário homem público, que é Emilio Gomes, e lá ofereceu, realmente, todas aquelas informações supletivas, que — pelo menos — passei a exigir como um curioso que sou desse tipo de proposição que tramita na Comissão de Finanças do Senado.

Realmente, constatamos que a potencialidade econômica do Paraná, diante de sua capacidade de endividamento, asseguravam a tranqüila liquidez daquela solicitação de 50 milhões de dólares.

Portanto, era esse registro, Sr. Secretário, que eu me sentia na obrigação de, assim, aligeiramente, fazer neste instante, como homenagem aos três Senadores do Paraná. Mattos Leão, que foi o Relator da proposição da Comissão de Finanças, Accioly Filho e a Leite Chaves, que realmente se comportaram com a maior nobreza, fazendo com que, naquela oportunidade, sempre prevalecessem os interesses do Estado do Paraná.

No que se relaciona, especificamente, a exposição do Secretário, teríamos que recolher — nós, Senadores — uma informação da maior importância, que chega assim ao nosso conhecimento, dentro dessa franqueza elogiável com que se comporta o Secretário de Transportes, na exposição que nos fez há poucos instantes.

É exatamente a confirmação daquilo que, ali ou acolá, nessa ou naquela proposição, na apreciação desse ou daquele problema, constatamos em relação à realidade brasileira. É que as metas governamentais, delineadas nos seus famosos planos, longe estão de serem atingidas. Em relação às metas, por exemplo, do setor rodoviário, do setor ferroviário, a constatação que se faz na manhã de hoje é verdadeiramente dolorosa. E não iria, agora, reproduzir todos aqueles dados que, alinhados pelo Secretário, foram expostos há poucos instantes.

Mas, em relação, por exemplo, ao problema ferroviário. As ferrovias hoje são apontadas como uma

alternativa válida, diante da crise energética que se abateu sobre o mundo e, conseqüentemente sobre o Brasil.

Dos oitocentos e tantos quilômetros previstos, no II PND, apenas cento e vinte ou cento e trinta quilômetros foram executados até agora. E no momento em que o Governo anuncia uma política de restrição de gastos, inclusive em obras reconhecidamente prioritárias, vamos chegar à evidência de que nem sequer a metade dessas metas programadas, no II PND, serão alcançadas. Daí por que — e me dirijo, já agora, em especial aos Srs. Senadores — nós, que temos a prerrogativa de fiscalização e controle dos atos do Executivo, deveremos nos aparelhar convenientemente para promover o acompanhamento de todas essas metas, para que, ao final de cada exercício, se possa fazer, realmente, uma avaliação, uma análise percuente, daquilo que foi possível atingir dentro do respectivo exercício, ou dentro de uma programação plurianual.

Portanto, há no âmbito do Senado — e me dirijo agora aos assessores —, uma discussão de natureza doutrinária sobre se, na apreciação das contas do Senhor Presidente da República, deve o Tribunal de Contas, que é órgão auxiliar do Congresso Nacional, promover ou não essa avaliação de metas constantes dos planos governamentais.

Realmente, é um debate doutrinário, que não deveríamos exatamente nos reportar a eles. Apenas, eu o faço, nesse instante, para ver se encontro realmente aquelas condições ideais de influenciar os eminentes colegas, para que se conscientizem, dessa necessidade de aparelhar o Senado para o cumprimento dessas metas.

Mas, Sr. Secretário, dirigirei, agora, a V. Ex.<sup>a</sup>, algumas indagações:

O empréstimo concedido ao Paraná, no montante de 50 milhões, deveria ser transacionado com uma entidade creditícia, a ser indicada pelo Ministério da Fazenda, ouvido, naturalmente, o Banco Central.

A autorização foi concedida em junho, por uma resolução do Senado Federal. Decorridos, praticamente, mais de 90 dias, não sei se essa matéria, estritamente financeira, o Secretário de Transportes teria condições de respondê-la. Mas, teria algum outro obstáculo na realização dessa transação, porque supõem-se que, quando o Estado do Paraná encaminhou o pedido de autorização, já havia realizado algumas gestões no sentido de viabilizar a concessão desse empréstimo.

Decorrido já 3 meses, e sendo realmente premente a necessidade de utilização desses recursos, como o Secretário justificaria essa delonga na concessão do empréstimo.

O SR. OSIRES GUIMARAES — Bem, na matéria financeira, como o Sr. disse, eu não teria muitas condições de responder, mesmo porque não venho acompanhado, par e passo, a tramitação do empréstimo. É o que eu poderia lhe dizer, inicialmente. Depois, vou passar a palavra ao Dr. Ricardo Machado Lima ou ao Dr. Emílio, que darão a informação a respeito do empréstimo em si.

Em primeiro lugar, quero aproveitar a oportunidade para agradecer de público, não só aos nossos Senadores, Mattos Leão, Accioly Filho e Leite Chaves, como aos demais membros da Comissão de Finanças, e posteriormente, aos da Comissão de Constituição e

Justiça, a tramitação tão rápida do empréstimo solicitado.

Os Srs. vêem que o Paraná realmente tem necessidade de acelerar os seus processos, não só construtivos. Logicamente, para que esses tenham uma duração relativamente curta, há necessidade de recursos financeiros. Os recursos financeiros demonstrados, na ocasião da solicitação do empréstimo, não são suficientes os recursos internos, quer do fundo rodoviário, quer das dotações orçamentárias, razão pela qual se buscou um financiamento externo.

O Estado, também — os Srs. devem ter analisado — é um Estado que tem boas condições não só de pagar os financiamentos, como também tem boas condições de pleitear financiamentos, porque é um Estado que não apresenta altos índices de endividamento, ao contrário, existem baixos índices de endividamentos. E a aplicação, também, no setor público, o setor investimento é um setor preponderante, ao contrário de alguns Estados — e aqui não vai crítica a ninguém —, mas alguns Estados, em que o setor de gastos públicos, principalmente de pessoal ou mesmo de manter a máquina administrativa, está altamente comprometido. No nosso Estado, felizmente, há um certo equilíbrio e os gastos públicos são realizados de maneira bastante adequada. Mas, tenho a impressão de que não há propriamente um retardamento na concessão do empréstimo. As demarches para a obtenção desses empréstimos, em âmbito internacional, que é o caso, são realmente de maturação um pouco lenta, embora um esforço feito, vamos dizer, em âmbito interno, tenha acelerado. Mas, não temos condições, muitas vezes, de acelerar a concessão de empréstimos no exterior. Parece-nos, e o Dr. Ricardo dirá, que as negociações estão em fase final e já quase que se avizinha a data para assinatura do contrato.

O SR. RICARDO MACHADO — Posso dizer aos senhores que o Banco Central nos liberou as negociações com o exterior, a partir do dia 20 de agosto, para a formação do Sindicato dos Bancos e, vamos dizer, fazem da operação e esta operação foi encerrada no dia 2 de setembro. Foi constituído.

Do dia 2 ao dia 20, foi liberada a colocação, no mercado internacional, a demais bancos que quisessem participar. Eu, na quinta-feira, recebi de Nova Iorque, já, a minuta do contrato, que foi a Brasília para encaminhar à assessoria internacional do Ministério da Fazenda, à Procuradoria da Fazenda, que tem o aval do Tesouro, a operação, e ao Banco Central. Estamos fazendo todo o esforço para assinarmos esse empréstimo e desembolsá-lo até o dia 15 de outubro.

O SR. MAURO BENEVIDES — Pergunto, agora, ao Secretário de Transportes. Na concessão do último empréstimo, de autorização de empréstimo de 50 bilhões, o Senado é obrigado a promover um levantamento da dívida externa do Estado. Realmente, o débito da dívida externa, obtido pela averiguação procedida pela assessoria do Senado Federal, é de 120 milhões de dólares. Anteriormente, o Senado Federal havia concedido empréstimos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Como Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, embora de estrutura autárquica, seja vinculado à Secretaria de Transportes, acredito que o Secretário, talvez, possa responder.

Nesses empréstimos anteriores do DNER para os corredores de Exportação, para conservação e construção de obras rodoviárias, para ligação Santo An-

tônio da Platina à BR-153, estão comprometidas as quotas do Fundo Rodoviário, para o ressarcimento desses empréstimos, ou elas estão em condições de serem ainda garantia para outros empréstimos?

O SR. OSIRES GUIMARAES — Não. Vou responder rapidamente. As quotas do Fundo Rodoviário estão compromissadas para alguns empréstimos anteriores já citados, por exemplo, o caso de Ibaiti a Ventania, em que houve um empréstimo externo e havia um outro empréstimo também da Rodovia do Café que o Estado, através do DNER, vinha pagando. Note-se que todas essas rodovias são federais. O Estado contraiu o empréstimo e pagou complementando aquela informação do Senador. Mas, esses empréstimos praticamente estão no fim. Quer dizer, já estão em fase final de liquidação. Não são esses que estão onerando a Quota do Fundo Rodoviário. Os que vêm onerando são empréstimos feitos no âmbito interno, para aquisição de equipamentos e alguns trechos rodoviários, que foram financiados através da Caixa Econômica e do BNDE. Então, para esse novo empréstimo não há previsão de vinculação do Fundo Rodoviário para pagamento dele. O empréstimo seria contraído e pago pelo Governo do Estado. Estaria, digamos assim, no todo do orçamento do Estadual e o governo do Estado, então, destinaria, como de fato destinou, ao setor rodoviário. E o Sr. poderá notar que o empréstimo se situa, neste caso, em torno de 20 a 30% do valor dos investimentos no setor rodoviário.

Não sei se o Dr. Belmiro, Secretário de Planejamento teria alguma coisa a complementar.

O SR. BELMIRO VALVERDE JOBIM CASTOR (Secretário do Planejamento) — Talvez, apenas em reforço à palavra do Dr. Osires, V. Ex.<sup>a</sup> já mencionou que o total de empréstimos do Estado, de débito externo é de cerca de 120 milhões de dólares. Queria lembrar que, neste ano, a receita própria do Estado foi calculada na mesma base de conversão e seria, mais ou menos, em cerca de 600 milhões de dólares. Então, o Estado tem realmente uma posição de endividamento extremamente cômoda, levando-se em conta, ainda mais, que esses 120 milhões de dólares têm um perfil de escalonamento bastante alongado. Seria, talvez, só essa informação adicional.

O SR. MAURO BENEVIDES — ... na instrução do processo, lá, no Senado, a autorização legislativa, concedida pela Assembléia do Paraná, em dezembro deste ano, se revestiu de uma característica que significou uma manifestação de confiança dos Deputados Estaduais na ação do Governador. É que a autorização concedida pela Assembléia Legislativa não foi especificamente para essa transação. Ela foi bem mais ampla, porque significou uma autorização no montante de cinco bilhões de cruzéis e na lei de dezembro, deste ano, apenas havia uma indicação expressa de um empréstimo a ser concedido a COPEL, no montante de quase três bilhões de cruzéis. Portanto, na conformidade da autorização legislativa, o Estado ainda disporia, nessa faixa de 200 milhões de dólares, para transacionar com base naquela autorização de dezembro de 1975.

O SR. OSIRES GUIMARAES — Certo. Apenas, aquele total de autorização legislativa de 2 milhões e 900 mil que corresponderiam ao empréstimo da COPEL significa a capacidade de aval do Estado e, levando-se em consideração que a entidade energética de capacidade própria de pagamento, esse aval é praticamente nominal, é apenas uma garantia. Realmente, há essa demonstração de confiança.

O SR. PRESIDENTE (Teotônio Vilela) — Concedo a palavra ao nobre Senador Otair Becker.

O SR. OTAIR BECKER — Sr. Presidente, eminentes amigos, Secretário de Obras. Quis a benevolência do Sr. Presidente e dos membros desta Comissão que pudéssemos aqui nos encontrar, no dia de hoje, para constatar, através da representação gráfica e das palavras do Secretário de Obras, o sistema circulatório do Paraná, que ainda que não esteja de acordo com os desejos dos paranaenses, expressos pelo seu Secretário, demonstra-nos que esse Estado não está à beira de um colapso. Sr. Secretário da sua exposição e dos gráficos que nos foram apresentados, eu me permitira destacar um ponto que me chamou a atenção e, certamente, de todos os demais Srs. Secretários. Quando V. Ex.<sup>a</sup> nos mostrou o incremento da produção agrícola e o incremento de rodovias no Paraná. Considero extremamente valioso para todos nós que V. Ex.<sup>a</sup> nos desse, rapidamente, assim, uma idéia de qual seria o ponto ideal. Incremento produção versus incremento quilômetros de rodovias ou de sistema viário integrado: ferrovias e rodovias?

O SR. OSIRES GUIMARAES — Bem. É um estudo um pouco difícil, porque demandaria um estudo de economia, não só de economia agrícola ou de economia do Estado de um modo geral, como o de economia dos transportes. Mas de qualquer maneira, não existe um parâmetro que defina qual seria o incremento ideal. O ideal não existe. É aquela história: "O rico, quanto mais rico, melhor. E o pobre sempre quer ser rico". No nosso caso, é o pobre que quer ser rico. De modo que, se a nossa produção hoje é de cerca de 13 milhões de toneladas, o ideal seria que ela fosse, talvez, de 50 milhões de toneladas. Há uma série de fatores que vão limitar essa produção. A própria taxa de produtividade das lavouras, de fatores a influir no bom resultado dessa produção. A prova está das lavouras que o plantio agrícola do Estado que já não é muito grande, porque exatamente os campos já estão ocupados, a não ser essa parte do Vale do Rio Iguaçu, do Vale do Ipaíti.

(Falha na gravação.)

Agora, quanto ao percentual de rodovias pavimentadas, também não sei o número correto (falha na gravação) nos Estados Unidos, como no Estado de Ohio, onde se vê praticamente rodovias paralelas. Isto seria o ideal.

De qualquer maneira, o que existe, num quadro que poderá ser analisado, o Estado, hoje tem 100 mil quilômetros de rodovia, sejam elas federais, estaduais ou municipais. O ideal seria que pudéssemos ter os 100 mil quilômetros pavimentados, ou 90% disso pavimentado. Agora, é uma meta um pouco difícil de ser alcançada. Os Srs. vêem que, com um esforço muito grande, pretende-se, em quatro anos, duplicar aquele pavimento. Não há dúvida que essa duplicação será difícil mas, 10 vezes mais 70 mil quilômetros? Como quantificar isso? Não há parâmetro. Poderia ser quantificado dentro de um modelo matemático, se na matriz se tivesse em consideração vários fatores de níveis, talvez por um exercício de planejamento de alto nível e, provavelmente, esse planejamento vamos precisar para todos os dias.

De qualquer maneira, o que se pretende neste Governo é que, em linhas gerais, todas as sedes de municípios estejam ligadas a uma rodovia pavimentada. Aquelas menores, aquelas cujo tráfego também é menos intenso, não serão favorecidas com pavimento asfáltico; seriam pavimentadas com revestimen-

to primário e aquelas, que têm já um movimento maior, serão revestidas com pavimento asfáltico, porque essa, em linhas gerais, é uma intenção. A outra intenção é que a malha rodoviária do Estado seja totalmente livre dos problemas de chuvas que deixam água permanente em todo o ano. A malha rodoviária do Estado são 7 mil quilômetros de rodovias estaduais, propriamente ditas, e 3 mil de rodovias, que chamamos de rodovias assistidas que são as rodovias municipais, que dão uma certa colaboração. Então, teríamos 10 mil quilômetros, no total. Desses 10 mil quilômetros, pretende-se que 7 mil sejam pavimentados e 3 mil, com revestimento primário.

O SR. OTAIR BECKER — Sr. Secretário, constatamos, nesta Comissão, que o Paraná adotou um sistema de pavimentação econômico. Eu gostaria de saber se essa tecnologia made paranaense e se efetivamente levou em consideração o seu custo em relação ao custo de uma estrada de longa duração — se esse é o termo exato — pois que, recorde que V. Ex.<sup>a</sup> a certa altura disse que a vida útil dessas rodovias seria em torno de 5 anos.

O SR. OSIRES GUIMARAES — Bom, vou rapidamente responder, pois, tenho a impressão de que já estamos na hora; mas, vamos ter a oportunidade inclusive de conversar mais. Mas, só para não ficar sem a resposta e depois os Srs. Senadores vão ter a oportunidade de ver.

Existem critérios — vamos dizer — para projetos, portanto, para o dimensionamento de pavimentos. Claro que existem critérios e, no geral, os critérios nossos adotados são os padrões americanos que desenvolveram a tecnologia de pavimento. Mesmo na Europa, na maioria dos países da Europa adotam-se os padrões americanos. De modo que não é por ser europeu ou ser americano. É porque eles desenvolveram essa tecnologia e, ainda será adotado o padrão americano, principalmente, no dimensionamento do pavimento, aqueles padrões da American Association EA. Muito bem. As rodovias são dimensionadas para uma determinada vida útil, para um determinado volume de tráfego e, enfim, para determinados critérios. O que se pretende, por fatores econômicos? Em primeiro lugar, é que esse dimensionamento não seja feito para uma vida útil muito longa. No geral, as estradas federais são dimensionadas para uma vida útil de 15 anos ou 20 anos. Então, isso dá um dimensionamento de pavimento bastante mais reforçado do que se o Sr. dimensionar por 5 anos.

Em segundo lugar, existem cálculos, por estranhezas, para o número de veículos, existem critérios para isso. Naturalmente, esses critérios também foram, de certa forma, revistos. Se é para 5 anos, esse critério pode até variar. Basicamente, as rodovias estão sendo dimensionadas para um volume de tráfego não superior a mil veículos por dia. Claro que a rodovia poderá ter 2 mil.

Agora, o que caracteriza o pavimento econômico não é a má qualidade do pavimento, e nem é paranaense o know-how do pavimento econômico. O pavimento econômico existe nos Estados Unidos também, que é um país que tem uma malha rodoviária bastante adiantada. Eu mesmo tive oportunidade de ver rodovias construídas com essas técnicas e principalmente de melhorar a qualidade de compactação do solo, através de processos mais eficientes e controle tecnológico mais eficiente.

Quer dizer, a rodovia, com pavimento econômico, tem um problema: exige uma técnica e uma fiscalização mais aprimorada.

De modo que não é propriamente novidade, enfim, a adoção de preferências de materiais locais. Numa rodovia, com pavimento com brita graduada, se o Sr. não tiver brita, e puder utilizar pelo solo-cal, traz cal e utiliza solo-cal. E há um critério, inclusive, de utilização dos elementos construtivos mais próximos, diminuindo, portanto, o custo da importação de materiais de fora da área. Isso é uma coisa. Para os Srs. terem idéia de outra que mencionei, também, são os padrões; porque nós estamos adotando o padrão estadual, mais próximo do padrão de São Paulo, tanto de largura de plataforma como, também, de largura de pavimento. Quer dizer, não está se adotando estradas do tipo DNER, com rodovias de primeira classe, de segunda classe, com um pavimento com fases bastante ampliadas de pavimentação.

Para os Srs. terem uma idéia, uma rodovia de primeira classe, hoje, custa — primeira classe DNER — custa em torno de 2 milhões e 500 a 3 milhões de cruzeiros por quilômetros. As rodovias do tipo das rodovias de baixo custo, de pavimento econômico, elas se situam numa faixa que vai de 700 a um milhão de cruzeiro por quilômetro. Portanto, praticamente cal para um terço. E isso permite que nós executemos dois terços a mais.

Há um outro detalhe que é bastante importante para se entender, de um modo geral, a filosofia de um programa desses. É que, ao se pavimentar uma única rodovia o senhor está vendo uma única alternativa. Ou se pavimenta uma malha maior, ou indivíduo tem alternativa de tráfego, e, portanto, pode acontecer que, até certo ponto, a intensidade de tráfego diminua a um determinado ponto. Digamos, hoje, a exemplo, estamos terminando o programa de Ipaíti, pavimento de baixo custo. Todo mundo vai correr em cima dessas estradas; quem vier de Guaira, de Terra Roxa. Mas, amanhã ou depois, quando tivermos a apresentar uma outra alternativa, o indivíduo, então, tem alternativa. É possível que os mil veículos, que trafegam por lá passem a ser menos de mil veículos, daqui a 1 ou 2 anos. Então, não existe, digamos assim, novidade. As rodovias de pavimento econômico existem no mundo inteiro: na Argentina, na França, na Inglaterra, em alguns países da África, nos Estados Unidos. Naturalmente, que elas vão ter que ser muito mais popular. O processo de planejamento que terá que se incrementar, no DNR, para acompanhamento da evolução dessas rodovias, tem que ser bastante preciso.

O SR. PRESIDENTE (Teotônio Vilela) — Eu desejaria fazer apenas uma breve advertência: temos um compromisso às 12:30 horas, no Palácio, solicitarla, assim, que as perguntas fossem mais resumidas e, também, as respostas.

Senador Agenor Maria, dispomos apenas de 10 minutos. V. Ex.<sup>a</sup> está com a palavra.

O SR. AGENOR MARIA — Sr. Secretário, quero me congratular com V. Ex.<sup>a</sup> pela palestra feita e pelo convite que nos foi feito.

Na realidade, a nossa presença aqui é de muita oportunidade, porque estamos conhecendo uma série de fatores.

A agricultura brasileira responde com 67%, na sua pauta de exportação. O novo problema do Brasil não é só produzir, é produzir economicamente. O que estamos sentindo, na palestra do nobre Secretário, é de que o Paraná aumentou maravilhosamente o seu volume de produção, mas precisa escoar essa produção, dentro de preços realmente baixos, o que só

será possível, através de estradas, que possa proporcionar aos veículos o transporte dessa produção de maneira racional e econômica.

Cheguei à conclusão, pela explanação do nobre Secretário, de que do aumento de prioridade deste País ao Estado do Paraná, n.º 1, porque não é só produzir; é escoar a produção e economicamente, porque o que estamos sentindo é que ou procuramos exportar economicamente, ou não teremos condições de competir, no comércio internacional, com outros países produtores de soja, de café, etc. De forma que a única pergunta que eu queria fazer era se as estradas vicinais, que são da obrigação dos Prefeitos dos Municípios, estão correspondendo a essa exigência, estão correspondendo a essa necessidade de expansão.

O SR. OSIRES GUIMARAES — Tenho a dizer que existe um programa, no Estado, chamado PROSACA. Esse programa, exatamente, vai de encontro às necessidades das Prefeituras. O Senhor viu que a malha rodoviária municipal existe, muito embora não seja adequada. Houve, até, uma certa confusão do termo vicinal quando se pleiteou empréstimo ao BNDE, mas, ao final, as estradas municipais é que são consideradas vicinais. Então, foi organizado esse programa a que já me referi, em que ao DNR, o Prefeito apresenta todo ano o seu plano rodoviário municipal que é aprovado pelo DNR, como o plano rodoviário estadual é aprovado pelo DNER. Dentro desse plano rodoviário, procuramos pegar aquelas estradas que são mais importantes, as que têm ligação com outros Municípios e suscitar um interesse do Prefeito, para que ele revista da melhor maneira essas estradas. E o senhor vai me perguntar como suscitar. Suscitar da seguinte maneira: O Prefeito, revestindo 1 km de estrada, o Estado dá a ele 12 mil cruzeiros por km. Mas, uma contribuição em óleo Diesel. Muitas vezes, o Prefeito não tem caminhões ou máquinas a óleo. Mas, a nossa contribuição é em óleo Diesel, para evitar o problema de distorção do programa, com o problema da gasolina, que corresponde a mais ou menos 600 litros, e isso, se não me falha a memória e mais ainda um auxílio de 750 cruzeiros por km, para que se faça bueiros, arrume alguma ponte de madeira ou faça algumas pequenas verificações com relação às máquinas, enfim, melhorias, mas, muito simples. Claro que o que está se dando não é aquilo que custa uma conservação ou um revestimento primário bem feito, nem uma ratificação. Mas, o senhor pode raciocinar que isso dá em torno de Cr\$ 4.000,00 por km. E ao Prefeito, que assumiu compromisso de fazer, logicamente, nós adiantamos óleo, para ele começar e, depois, vamos verificar o andamento dos serviços.

De um modo geral, o andamento ainda não é satisfatório.

Todos os Prefeitos, muito satisfeitos, assinaram convênio e procurou-se, afinal, um primeiro que era 10% de malha rodoviária municipal, o que nos dá 10 mil km e isto nos custa 40 milhões de cruzeiros que correspondem a um juro bastante grande; alguns Municípios, dependendo do Prefeito, dependendo do interesse, têm dado bons resultados. Vou dizer mais: em alguns, fizeram mais do que aquilo que estava previsto. E alguns, realmente, nem começaram.

Então, estamos há 10 meses com o programa. Agora, no fim do ano, terá necessidade de se fazer uma avaliação, provavelmente aqueles que estão mais adiantados terão novos trechos e aqueles que não começaram ou fizeram muito pouco serão cortados. Também não adianta nada o Prefeito ter muita vontade de fazer 50 km de estrada revestida e não poder fazer.

O SR. AGENOR MARIA — A minha preocupação, nobre Secretário, é que o Ministério dos Transportes está atrasado com o pagamento dos empreiteiros da ordem de 2 bilhões de cruzeiros. Se o Ministério dos Transportes está atrasado, sem poder pagar, esta soma astronômica de 2 bilhões dos empreiteiros, os Estados têm dificuldades de fazer empréstimos, nos Bancos, para atender à demanda, como estarão as prefeituras? Muito mais arrasadas. Daí a minha preocupação. As estradas vicinais representam a base n.º 1. Na minha região, no Nordeste, acontece isso. O transporte encarece 4, 5 vezes mais. E esse encarecimento vai, no final, na venda daquela matéria-prima, encarecendo tanto, que fica o produtor sem rentabilidade. E fica o consumidor brasileiro sem poder comprar. Essa, infelizmente, é a realidade. Muito obrigado.

O SR. OSIRES GUIMARAES — Em verdade, viu o Senador que os municípios, de um modo geral, não usam, para esse tipo de serviço, o empreiteiro. São feitos por administração direta. Quando muito usam aqueles carreiros — como chamamos — que são empreiteiros de transporte de pedra. Então, não há uma influência muito grande do setor empresarial, nessa rede municipal.

Mas, para os senhores terem uma idéia, recebemos, por km de estrada, um mil e quinhentos cruzeiros do DNER para conservação. E estamos dando aos municípios quatro mil cruzeiros, por quilômetro. Muito embora seja muito pouco, é muito mais do que aquilo que o Estado recebe por um tipo de serviço quase semelhante. Aquil vai a confirmação do que fazemos. De modo que o interesse do Estado é esse. Estamos, por outro lado, reequipando o DNR e quanto à compra de equipamentos novos, já temos uma lei, que permite doação aos municípios. Então, estamos dando equipamentos usados aos municípios. Naturalmente, o equipamento é bastante comprometido, mas, às vezes, a Prefeitura ainda o utiliza e, com isso, é possível que se possa desenvolver mais o programa chamado Prosaca. De qualquer forma, conseguimos com o PROSACA que se minimizasse muito o problema de chuva no interior, porque os prefeitos, de um modo geral, fazem o seguinte: em vez de revestir a estrada totalmente, iniciam o revestimento por trechos e, depois, eles vão melhorando. Isso já deu um grande descanso para nós, pois tivemos condições de cuidar um pouco mais de malha rodoviária estadual.

O SR. PRESIDENTE (Teotônio Vilela) — Com a palavra o Senador Danton Jobim.

O SR. DANTON JOBIM — Quero lhe fazer uma pergunta brevíssima, apenas para satisfazer minha curiosidade, porque talvez eu possa classificar até de uma pergunta simplória. Venho acompanhando, com admiração, a exposição feita pelo Secretário de Transportes, mas eu queria saber o seguinte. Ouvei referências a uma série de obras a estradas que vão ser construídas, ali, na fronteira com o Paraguai. E pergunto eu: será que o projeto de Itaipu e Guaíra, mais em cima, evidentemente, não vai inundar áreas consideráveis, que evidentemente vai. Foi até Relator, no Senado, do projeto, e evidentemente vai inundar grandes áreas, nessa região, será que houve entendimento, ou está havendo entendimento, com Itaipu a respeito, por exemplo, dessa gravíssima ocorrência?

O SR. OSIRES GUIMARAES — Em primeiro lugar, é o seguinte, Senador. Quanto à região considerada dentro da área que seria inundada por Itaipu, não temos, na realidade, nenhuma estrada projetada. Já tivemos até um pequeno problema, porque tivemos que desviar uma estrada, porque passava no canteiro

de Itaipu. Houve essa necessidade, mas é uma estrada precária. Aliás, ela não é nem estadual, é federal, foi desviada, e as outras estradas, principalmente essa que vai de Cêu Azul a Santa Helena, que está sendo construída, já foi projetada, de tal forma, que não seja atingida por inundação de Itaipu. E o DNER, que projetou o trecho Toledo—Marechal Cândido Rondon—Guaira, passando por "Terra Roxa, já levou em consideração esse fato. Praticamente, de Porto Mendes para cima, mesmo a estrada atual não será atingida. Ela será atingida de Porto Mendes para o sul. Com respeito ao norte de Guaira, o Senhor, olhando aqui, vê que praticamente não temos estrada nenhuma projetada. Essa região é uma região com pouca densidade demográfica. É mais de criação intensiva de gado. De modo que as poucas estradas que tem lá, provavelmente algumas sofrerão problemas de inundação. Esta outra, que está sendo projetada, que vai até Querência, não tem influência nenhuma. Querência está bastante longe do rio Paraná. Prova-

velmente, sofrerá influência, no trecho novo, até Porto Caluá. De modo que tem se procurado considerar esse fato e, às vezes, a melhoria, com revestimento primário, é feita na estrada atual, sem se programar a longos prazos. Mas, quando a estrada é uma estrada nova, de implantação nova, tem sido consultada. O senhor se referiu a dois casos. Mas, tivemos, no caso de Guarapuava a Pinhão e essa estrada que vai de Foz do Areia até a Guarapuava, esse trecho tivemos que reformular o projeto. O projeto já devia estar concluído há 1 ano, tivemos que reformular, tendo em vista a área que vai ser inundada, pela usina de Foz do Areia, que é da responsabilidade do Estado.

O SR. PRESIDENTE (Teotônio Vilela) — Agradeço a exposição e as explicações do Sr. Secretário de Transportes. Agradeço o comparecimento das autoridades e dou por encerrada a sessão da Comissão de Finanças.

*(Levanta-se a reunião às 12 horas e 15 minutos.)*

**MESA**

Presidente:  
Magalhães Pinto (ARENA—MG)

1º-Vice-Presidente:  
Wilson Gonçalves (ARENA—CE)

2º-Vice-Presidente:  
Benjamin Farah (MDB—RJ)

1º-Secretário:  
Dinarte Mariz (ARENA—RN)

2º-Secretário:  
Marcos Freire (MDB—PE)

3º-Secretário:  
Laurival Baptista (ARENA—SE)

4º-Secretário:  
Lenoir Vargas (ARENA—SC)

Suplentes de Secretários:  
Ruy Carneiro (MDB—PB)  
Renato Franco (ARENA—PA)  
Alexandre Costa (ARENA—MA)  
Mendes Canale (ARENA—MT)

**LIDERANÇA DA ARENA E DA MAIORIA**

Líder  
Petrônio Portella  
Vice-Líderes  
Eurico Rezende  
Jarbas Passarinho  
José Lindoso  
Mattos Leão  
Paulo Guerra  
Ruy Santos  
Saldanha Derzi  
Virgílio Távora

**LIDERANÇA DO MDB E DA MINORIA**

Líder  
Franco Montoro  
Vice-Líderes  
Mauro Benevides  
Roberto Saturnino  
Itamar Franco  
Evandro Carneira

**COMISSÕES**

Diretor: José Soares de Oliveira Filho

Local: Anexo II — Térreo

Telefones: 23-6244 e 25-8505 — Ramais 193 e 257

**A) SERVIÇO DE COMISSÕES PERMANENTES**

Chefe: Cláudio Carlos Rodrigues Costa

Local: Anexo II — Térreo

Telefone: 25-8505 — Ramais 301 e 313

**COMISSÃO DE AGRICULTURA—(CA)**

(7 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Orestes Quércia  
Vice-Presidente: Benedito Ferreira

**Titulares**

1. Vasconcelos Torres  
2. Paulo Guerra  
3. Benedito Ferreira  
4. Halvina Coelho  
5. Mendes Canale

**ARENA****Suplentes**

1. Altevir Leal  
2. Otair Becker  
3. Renato Franco

**MDB**

1. Agenor Maria  
2. Orestes Quércia

1. Adalberto Sena  
2. Amaral Peixoto

Assistente: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 706

Reuniões: Quartas-feiras, às 11:30 horas

Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

**COMISSÃO DE ASSUNTOS REGIONAIS—(CAR)**

(7 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Cattete Pinheiro  
Vice-Presidente: Agenor Maria

**Titulares**

1. Cattete Pinheiro  
2. José Guiomard  
3. Teotônio Vilela  
4. Renato Franco  
5. José Esteves

**ARENA****Suplentes**

1. Saldanha Derzi  
2. José Sarney  
3. Benedito Ferreira

**MDB**

1. Agenor Maria  
2. Evandro Carneira

1. Evalásio Vieira  
2. Gilvan Rocha

Assistente: Léda Ferreira da Rocha — Ramal 312

Reuniões: Terças-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA—(CCJ)**

(13 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Accioly Filho  
1º-Vice-Presidente: Gustavo Capanema  
2º-Vice-Presidente: Paulo Brossard

**Titulares**

1. Accioly Filho  
2. José Sarney  
3. José Lindoso  
4. Halvina Nunes  
5. Halvina Coelho  
6. Eurico Rezende  
7. Gustavo Capanema  
8. Heitor Dias  
9. Henrique de La Rocque

**ARENA****Suplentes**

1. Mattos Leão  
2. Otto Lehmann  
3. Petrônio Portella  
4. Renato Franco  
5. Osires Teixeira

**MDB**

1. Dirceu Cardoso  
2. Leite Chaves  
3. Nelson Carneiro  
4. Paulo Brossard

1. Franco Montoro  
2. Mauro Benevides

Assistente: Maria Helena Bueno Brandão — Ramal 305

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

**COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL—(CDF)**

(11 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Heitor Dias

Vice-Presidente: Adalberto Sena

**Titulares**

- 1. Helvídio Nunes
- 2. Eurico Rezende
- 3. Renato Franco
- 4. Osires Teixeira
- 5. Soldanha Derzi
- 6. Heitor Dias
- 7. Henrique de La Rocque
- 8. Otair Becker

**ARENA**

**Suplentes**

- 1. Augusto Franco
- 2. Luiz Cavalcante
- 3. José Lindoso
- 4. Virgílio Távora

**MDB**

- 1. Adalberto Sena
- 2. Lázaro Barboza
- 3. Ruy Carneiro

- 1. Evandro Correia
- 2. Nelson Carneiro

Assistente: Ronaldo Pacheco de Oliveira — Ramal 306

Reuniões: Quintas-feiras, às 9:00 horas

Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

**COMISSÃO DE ECONOMIA—(CE)**

(11 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Milton Cabral

Vice-Presidente: Renato Franco

**Titulares**

- 1. Milton Cabral
- 2. Vasconcelos Torres
- 3. Jessé Freire
- 4. Luiz Cavalcante
- 5. Arnon de Mello
- 6. Jarbas Passarinho
- 7. Paulo Guerra
- 8. Renato Franco

**ARENA**

**Suplentes**

- 1. Benedito Ferreira
- 2. Augusto Franco
- 3. Ruy Santos
- 4. Cattete Pinheiro
- 5. Helvídio Nunes

**MDB**

- 1. Franco Montoro
- 2. Orestes Quércia
- 3. Roberto Saturnino

- 1. Agenor Maria
- 2. Amaral Peixoto

Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 675

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

**COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA—(CEC)**

(9 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Tarso Dutra

Vice-Presidente: Henrique de La Rocque

**Titulares**

- 1. Tarso Dutra
- 2. Gustavo Capanema
- 3. João Calmon
- 4. Henrique de La Rocque
- 5. Mendes Canale
- 6. Otto Lehmann

**ARENA**

**Suplentes**

- 1. Arnon de Mello
- 2. Helvídio Nunes
- 3. José Sarney
- 4. Ruy Santos

**MDB**

- 1. Evelásio Vieira
- 2. Paulo Brossard
- 3. Adalberto Sena

- 1. Franco Montoro
- 2. Itamar Franco

Assistente: Cleide Maria B. F. Cruz — Ramal 598

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

**COMISSÃO DE FINANÇAS—(CF)**

(17 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Amaral Peixoto

Vice-Presidente: Teotônio Vilela

**Titulares**

- 1. Soldanha Derzi
- 2. Benedito Ferreira
- 3. Alexandre Costa
- 4. Fausto Castelo-Branco
- 5. Jessé Freire
- 6. Virgílio Távora
- 7. Mattos Leão
- 8. Tarso Dutra
- 9. Henrique de La Rocque
- 10. Helvídio Nunes
- 11. Teotônio Vilela
- 12. Ruy Santos

**ARENA**

**Suplentes**

- 1. Daniel Krieger
- 2. José Guimard
- 3. José Sarney
- 4. Heitor Dias
- 5. Cattete Pinheiro
- 6. Osires Teixeira

**MDB**

- 1. Amaral Peixoto
- 2. Leite Chaves
- 3. Mauro Benevides
- 4. Roberto Saturnino
- 5. Ruy Carneiro

- 1. Danton Jabim
- 2. Dirceu Cardoso
- 3. Evelásio Vieira

Assistente: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 303

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:30 horas

Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

**COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL—(CLS)**

(7 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Nelson Carneiro

Vice-Presidente: Jessé Freire

**Titulares****Suplentes****ARENA**

1. Mendes Canale
2. Domicio Gondim
3. Jarbas Passarinho
4. Henrique de La Rocque
5. Jessé Freire

1. Virgílio Távora
2. Eurico Rezende
3. Accioly Filho

**MDB**

1. Franco Montoro
2. Nelson Carneiro

1. Lázaro Barboza
2. Ruy Carneiro

Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 675

Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

**COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA—(CME)**

(7 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: João Calmon

Vice-Presidente: Domicio Gondim

**Titulares****Suplentes****ARENA**

1. Milton Cobrai
2. Arnon de Mello
3. Luiz Cavalcante
4. Domicio Gondim
5. João Calmon

1. Paula Guerra
2. José Guimard
3. Virgílio Távora

**MDB**

1. Dirceu Cardoso
2. Itamar Franco

1. Gilvan Rocha
2. Leite Chaves

Assistente: Ronaldo Pacheco de Oliveira — Ramal 306

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:30 horas

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

**COMISSÃO DE REDAÇÃO—(CR)**

(15 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Danton Jobim

Vice-Presidente: Renato Franco

**Titulares****Suplentes****ARENA**

1. José Lindoso
2. Renato Franco
3. Otto Lehmann

1. Virgílio Távora
2. Mendes Canale

**MDB**

1. Danton Jobim
2. Orestes Quéricia

1. Dirceu Cardoso

Assistente: Maria Carmem Castro Souza — Ramal 134

Reuniões: Quartas-feiras, às 11:30 horas

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES—(CRE)**

(15 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Daniel Krieger

1º-Vice-Presidente: Luiz Viana

2º-Vice-Presidente: Virgílio Távora

**Titulares****Suplentes****ARENA**

1. Daniel Krieger
2. Luiz Viana
3. Virgílio Távora
4. Jessé Freire
5. Arnon de Mello
6. Petrônio Portella
7. Saldanha Derzi
8. José Sarney
9. João Calmon
10. Augusto Franco

1. Accioly Filho
2. José Lindoso
3. Cattete Pinheiro
4. Fausto Castelo-Branco
5. Mendes Canale
6. Helvídio Nunes

**MDB**

1. Danton Jobim
2. Gilvan Rocha
3. Itamar Franco
4. Leite Chaves
5. Mauro Benevides

1. Nelson Carneiro
2. Paulo Brassard
3. Roberto Saturnino

Assistente: Cândido Hipertt — Ramal 676

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:30 horas

Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

**COMISSÃO DE SAÚDE—(CS)**

(7 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Fausto Castelo-Branco

Vice-Presidente: Gilvan Rocha

**Titulares****Suplentes****ARENA**

1. Fausto Castelo-Branco
2. Cattete Pinheiro
3. Ruy Santos
4. Otair Becker
5. Altevir Leal

1. Saldanha Derzi
2. Mendes Canale

**MDB**

1. Adalberto Sena
2. Gilvan Rocha

1. Evandro Carreira
2. Ruy Carneiro

Assistente: Lêda Ferreira da Rocha — Ramal 312

Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas

Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

**COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL (CSN)**

(7 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: José Guimard  
Vice-Presidente: Vasconcelos Torres

**Titulares**

- 1. Luiz Cavalcante
- 2. José Lindoso
- 3. Virgílio Távora
- 4. José Guimard
- 5. Vasconcelos Torres

**ARENA**

**Suplentes**

- 1. Jarbas Passarinho
- 2. Henrique de La Rocque
- 3. Alexandre Costa

**MDB**

- 1. Amaral Peixoto
- 2. Adalberto Sena

- 1. Agenor Maria
- 2. Orestes Quércia

Assistente: Lêda Ferreira da Rocha — Ramal 312  
Reuniões: Quartas-feiras, às 12:00 horas  
Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

**COMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO CIVIL—(CSPC)**

(7 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Lázaro Barboza  
Vice-Presidente: Otto Lehmann

**Titulares**

- 1. Augusto Franco
- 2. Otto Lehmann
- 3. Heitor Dias
- 4. Accioly Filho
- 5. Luiz Viana

**ARENA**

**Suplentes**

- 1. Mattos Leão
- 2. Gustavo Copanema
- 3. Alexandre Costa

**MDB**

- 1. Itamar Franco
- 2. Lázaro Barboza

- 1. Danton Jobim
- 2. Mauro Benevides

Assistente: Sonia Andrade Peixoto — Ramal 307  
Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas  
Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

**COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS—(CT)**

(7 Membros)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Alexandre Costa  
Vice-Presidente: Luiz Cavalcante

**Titulares**

- 1. Alexandre Costa
- 2. Luiz Cavalcante
- 3. Benedito Ferreira
- 4. José Esteves
- 5. Paulo Guerra

**ARENA**

**Suplentes**

- 1. Otto Lehmann
- 2. Mendes Canale
- 3. Teotônio Vilela

**MDB**

- 1. Evandro Carreira
- 2. Evelásio Vieira

- 1. Lázaro Barboza
- 2. Roberto Saturnino

Assistente: Cláudio Carlos R. Costa — Ramal 301  
Reuniões: Quintas-feiras, às 11:30 horas  
Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

**B) SERVIÇO DE COMISSÕES MISTAS, ESPECIAIS E DE INQUÉRITO**

**Comissões Temporárias**

Chefe: Ruth de Souza Castro  
Local: Anexo II — Térreo  
Telefone: 25-8505 — Ramal 303  
1) Comissões Temporárias para Projetos do Congresso Nacional  
2) Comissões Temporárias para Apreciação de Vetos  
3) Comissões Especiais e de Inquérito, e  
4) Comissão Mista do Projeto de Lei Orçamentária art. 90 do Regimento Comum.

Assistentes de Comissões: Haroldo Pereira Fernandes — Ramal 674;  
Alfeu de Oliveira — Ramal 674; Cleide Maria B. F. Cruz — Ramal 598;  
Mauro Lopes de Sá — Ramal 310.

**SERVIÇO DE COMISSÕES PERMANENTES**

**HORÁRIO DAS REUNIÕES DAS COMISSÕES PERMANENTES DO SENADO FEDERAL**

**PARA O ANO DE 1976**

HORAS	TERÇA	SALA	ASSISTENTE	HORAS	QUINTA	SALAS	ASSISTENTES
10:00	C.A.R.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal — 623	LÊDA	09:00	C.D.F.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	RONALDO
HORAS	QUARTA	SALAS	ASSISTENTES		C.E.C.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal — 623	CLEIDE
10:00	C.C.J.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal — 623	MARIA HELENA	10:00	C.S.P.C.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	SÔNIA
	C.E.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	DANIEL		10:30	C.F.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716
10:30	C.R.E.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	CÂNDIDO	11:00		C.M.E.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal — 623
11:30	C.A.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	MARCUS VINICIUS		11:00	C.L.S.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal — 623
	C.R.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal — 623	MARIA CARMEM	11:30		C.S.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716
12:00	C.S.N.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	LÊDA			C.T.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716

# **CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**

## **QUADRO COMPARATIVO**

**2ª Edição Revista e Atualizada — 1975  
VOLUME COM 288 PÁGINAS — Preço: Cr\$ 30,00**

**CONTÉM, COMPARADAS EM TODOS OS ARTIGOS:**

Emendas Constitucionais nº 1, de 17 de outubro de 1969, nº 2, de 9 de maio 1972, nº 3, de 15 de junho de 1972, nº 4, de 23 de abril de 1975, e nº 5, de 28 de junho de 1975.

Constituição do Brasil de 24 de janeiro de 1967 (e as alterações introduzidas pelos Atos Institucionais de nºs 5 a 17 e Ato Complementar nº 40/69, ratificado pelo art. 3º do Ato Institucional nº 6/69).

Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 18 de setembro de 1946 (com as Emendas Constitucionais e Atos Institucionais que a alteraram).

Em notas, além de outras observações, são destacadas as alterações aprovadas pelo Congresso Nacional, através de emendas, ao Projeto de Constituição remetido ao Congresso pelo Presidente Humberto de Alencar Castello Branco, em dezembro de 1966.

**Trabalho organizado e revisado pela Subsecretaria de Edições Técnicas  
e impresso pelo Centro Gráfico do Senado Federal**

**À venda no SENADO FEDERAL, 11º andar**

Os pedidos de publicação deverão ser dirigidos à  
**SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL**  
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF,  
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do  
**CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL**  
ou pelo sistema de REEMBOLSO POSTAL.

# **CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL**

## **QUADRO COMPARATIVO ANOTADO**

**O NOVO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL (LEI Nº 5.869/73, COM AS ALTERAÇÕES DA LEI Nº 5.925/73) COMPARADO AO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL ANTERIOR (DECRETO-LEI Nº 1.608/39 COM REDAÇÃO ATUALIZADA).**

**2 VOLUMES**

### **1º VOLUME:**

**QUADRO COMPARATIVO DO NOVO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL COM DISPOSITIVOS DA LEGISLAÇÃO ANTERIOR;**

### **2º VOLUME:**

**NOTAS (de nºs 1 a 835) CONTENDO:**

- **LEGISLAÇÃO CORRELATA;**
- **JURISPRUDÊNCIA;**
- **DOCTRINA;**
- **EMENDAS APROVADAS PELO CONGRESSO NACIONAL;**
- **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS E PALESTRA DO PROF. ALFREDO BUZOID;**
- **LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA; E**
- **REMISSÕES.**

**NOTAS (de nºs 1-A a 95-A) documentam a redação original de dispositivos do Código, Lei nº 5.869/73, alterado pela Lei nº 5.925/73.**

**PREÇO: Cr\$ 70,00**

**À venda no SENADO FEDERAL, 11º andar**

**Os pedidos de publicação deverão ser dirigidos à  
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL,  
Ed. Anexo I, 11º andar. Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF,  
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do  
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL,  
ou pelo sistema de REEMBOLSO POSTAL.**

# CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

Texto atualizado da CLT, comparado ao texto original de 1943 e a todas as alterações, introduzidas durante mais de 30 anos de vigência.

Notas explicativas.

Legislação correlata.

616 páginas

Edição: agosto de 1974

**PREÇO: Cr\$ 35,00**

Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à  
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL  
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF  
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do  
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL,  
ou pelo sistema de Reembolso Postal

# TRÂNSITO

Legislação atualizada.

Código Nacional de Trânsito e seu Regulamento — atualizados

Legislação especial e correlata.

Ilícitos penais do Trânsito.

Resoluções do CONTRAN.

Notas — Comparações — Remissões

Furto do uso.

"Revista de Informação Legislativa" nº 38

452 páginas

**Preço: Cr\$ 25,00**

**Centro Gráfico do Senado Federal**  
**Caixa Postal 1.203**  
**Brasília - DF**

**EDIÇÃO DE HOJE 32 PÁGINAS**

**PREÇO DESTE EXEMPLAR: Cr\$ 0,50**