



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

ANO XXIX — Nº 138

QUARTA-FEIRA, 23 DE OUTUBRO DE 1974

BRASÍLIA — DF

CONGRESSO NACIONAL

PARECER Nº 67, DE 1974-CN

Da Comissão Mista, sobre a Mensagem n.º 69, de 1974-CN (n.º 479, de 1974, na origem), do Senhor Presidente da República, submetendo à deliberação do Congresso Nacional o texto do Decreto-lei n.º 1.346, de 25 de setembro de 1974, que "altera o sistema de estímulos às fusões e incorporações de empresas, e dá outras providências".

Relator: Deputado Arthur Fonseca

Na forma das disposições constitucionais específicas, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete à deliberação do Congresso Nacional o texto do Decreto-lei n.º 1.346, de 25 de setembro de 1974, que "altera o sistema de estímulos às fusões e incorporações de empresas, e dá outras providências".

A legislação vigente relativa à matéria expira seu prazo em 31 de dezembro do ano em curso. Daí a providência indicada pelo Senhor Ministro de Estado da Fazenda, em Exposição de Motivos dirigida à Chefia do Poder Executivo, no sentido de ser prorrogado o sistema atual com a introdução de algumas inovações aperfeiçoadoras.

Em consequência, foi baixado o Decreto-lei ora em exame nesta Comissão Mista, prorrogando a vigência dos estímulos às fusões e incorporações de empresas até o dia 31 de dezembro de 1979, introduzindo-se as seguintes modificações:

a) estabelecimento de diretrizes caracterizadoras da concessão do benefício fiscal, uniformizando os critérios de análise dos projetos apresentados à Comissão de Fusão e Incorporação de Empresas — COFIE, a ser objeto de posterior decreto regulamentador;

b) substituição do sistema atual, de isenção definitiva do imposto de renda, pelo sistema de suspensão do recolhimento do valor do referido tributo durante o prazo de 3 (três) anos, a partir da aprovação do projeto de fusão ou incorporação, ficando a isenção definitiva pendente de cumprimento dos objetivos projetados e aprovados pela COFIE;

c) criação de um sistema de acompanhamento e controle, por parte da COFIE, com a finalidade de verificar a execução dos projetos e avaliar seus re-

sultados, visando a instruir a decisão final confirmatória ou não do benefício fiscal preliminarmente concedido;

d) ampliação dos estímulos, pela permissão de que o cálculo dos custos anuais de depreciação e amortização sejam efetuados com base nos valores resultantes da reavaliação dos ativo fusionados ou incorporados;

e) concessão de tratamento creditício preferencial pelos bancos públicos de financiamento, nos casos em que resultem novos investimentos.

Como se vê, o sistema atualmente em vigor é prorrogado até 31 de dezembro de 1979, recebendo alterações que pretendem o seu aperfeiçoamento operacional, bem assim a exata verificação do cumprimento dos objetivos de redução de custos e consequente aumento da produtividade das empresas, cujas associações são fiscalmente estimuladas.

Acresce o aspecto de que o fortalecimento empresarial, decorrente do agrupamento de unidades isoladas, poderá ensejar a absorção de tecnologias mais avançadas.

Ante tais razões, opinamos pela aprovação do texto ora relatado, na forma do seguinte:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 58 DE 1974

Aprova o texto do Decreto-lei n.º 1.346, de 25 de setembro de 1974.

Artigo único. — É aprovado o texto do Decreto-lei n.º 1.346, de 25 de setembro de 1974, que "altera o sistema de estímulos às fusões e incorporações de empresas, e dá outras providências".

Sala das Comissões, em 22 de outubro de 1974. — Senador Itálio Coelho, Presidente — Deputado Arthur Fonseca, Relator — Deputado Athié Coury — Deputado José Haddad — Senador Renato Franco — Senador Fausto Castelo-Branco — Senador Guido Mondin — Senador Eurico Rezende — Senador Luiz Cavalcante — Deputado Odulfo Domingues — Deputado Fernando Fagundes Netto — Senador Celso Ramos.

EXPEDIENTE**CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL****DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL****Seção II**

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS**EVANDRO MENDES VIANNA**

Diretor-Geral do Senado Federal

ARNALDO GOMES

Diretor-Executivo

PAULO AURÉLIO QUINTELLA

Diretor da Divisão Administrativa

ALCIDES JOSÉ KRONENBERGER

Diretor da Divisão Geral

Via Superfície:

Semestre Cr\$ 100,00

Ano Cr\$ 200,00

Via Aérea:

Semestre Cr\$ 200,00

Ano Cr\$ 400,00

(O preço do exemplar atrasado será acrescido de Cr\$ 0,30)

Tiragem: 3.500 exemplares

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 44, inciso I, da Constituição, e eu, Antônio Carlos Konder Reis, 1º-Vice-Presidente, no exercício da Presidência, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 73, DE 1974

Aprova o texto dos Protocolos para Prorrogação da Convenção sobre o Comércio de Trigo e da Convenção sobre Ajuda Alimentar que constituem o Acordo Internacional do Trigo, 1971, aprovado por ocasião da Conferência de Governos realizada no Conselho Internacional do Trigo a 22 de fevereiro de 1974.

Art. 1º É aprovado o texto dos Protocolos para Prorrogação da Convenção sobre o Comércio de Trigo e da Convenção sobre Ajuda Alimentar que constituem o Acordo Internacional do Trigo, 1971, aprovado por ocasião da Conferência de Governos realizada no Conselho Internacional do Trigo a 22 de fevereiro de 1974.

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

Senado Federal, em 18 de outubro de 1974. — Antônio Carlos Konder Reis, 1º-Vice-Presidente, no exercício da Presidência.

SENADO FEDERAL**SUMÁRIO****1 — ATA DA 186ª SESSÃO, EM 22 DE OUTUBRO DE 1974****1.1 — ABERTURA****1.2 — EXPEDIENTE****1.2.1 — Mensagens do Senhor Presidente da República**

De agradecimento de comunicação referente à escolha de nomes indicados para cargos cujo provimento depende de prévia autorização do Senado Federal:

— Nº 326/74 (nº 526/74, na origem), referente à escolha do Sr. Miguel Álvaro Osório de Almeida, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à Comunidade da Austrália.

— Nº 21/74 (nº 527/74, na origem), referente à escolha do Sr. Leonardo Culádio do Nascimento e Silva, Ministro de Segunda Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República da Indonésia.

1.2.2 — Pareceres

Referentes à seguinte matéria:

— Projeto de Decreto Legislativo nº 21/74 (nº 168-B/74, na Câmara), que aprova o texto do Protocolo Adicional sobre Relações de Trabalho e Previdência Social relativo aos Contratos de Trabalho dos Trabalhadores, dos Empreiteiros, Subempreiteiros de Obras e Locadores e Sublocadores de Serviços, assinado no contexto do Tratado de Uruquibute, entre a República Federativa do

Brasil e o Governo da República do Paraguai, em Assunção, a 10 de setembro de 1974.

1.2.3 — Comunicações da Presidência

— Recebimento do Ofício nº S/33/74 (nº 1.343/74, na origem), do Governador do Estado de Minas Gerais, solicitando autorização do Senado Federal para que aquele Estado possa contrair operação de crédito externo para o fim que especifica.

— Arquivamento dos Projetos de Lei da Câmara nº 62/74 (nº 1.338-B/68, na origem), que altera dispositivo do Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e dá outras providências; e de Lei do Senado nº 99/74, que revoga dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho, considerados rejeitados em virtude de terem recebido pareceres contrários, quanto ao mérito, das comissões que foram distribuídos.

1.2.4 — Leitura de projeto

Projeto de Lei do Senado nº 130/74, de autoria do Sr. Senador Paulo Torres, que altera a redação do artigo 4º da Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968, e dá outras providências.

1.2.5 — Discursos do Expediente

SENADOR EURICO REZENDE — Resposta ao discurso proferido pelo Senador Franco Montoro, em sessão anterior, quando abordou a compra de vagões ferroviários realizada pelo Governo brasileiro com a Iugoslávia e a Romênia.

SENADOR ANTÔNIO FERNANDES — Programa que vem sendo desenvolvido para eliminação da "cigarrinha" nas pastagens do Sudoeste e Sul da Bahia. Problema da toxidade dos inseticidas e pesticidas. Reivindicações recebidas de pecuaristas daquele Estado.

SENADOR LUIZ CAVALCANTE — Necessidade da criação do Ministério do Comércio Exterior.

1.2.6 — Requerimentos

— Nº 243/74, de autoria do Sr. Senador Vasconcelos Torres, solicitando que não seja realizada sessão do Senado Federal, bem como não haja Expediente em sua Secretaria, dia 28 do corrente — "Dia do Servidor Público". **Aprovado.**

— Nº 244/74, subscrito pelo Sr. Senador Vasconcelos Torres, solicitando a transcrição, nos Anais do Senado, da entrevista do Senhor Ministro da Fazenda, prof. Mário Henrique Simonsen, publicada em Última Hora, de 22 de outubro.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Projeto de Lei da Câmara nº 88/74 (nº 2.024-B/74, na origem), que dispõe sobre a obrigatoriedade da iodação do sal destinado ao consumo humano, seu controle pelos órgãos sanitários, e dá outras providências. (Em regime de urgência — Tramitação conjunta com o Projeto de Lei do Senado nº 43/74). **Votação adiada** das Emendas nºs. 1 a 4 — de plenário, por falta de quorum.

— Projeto de Lei da Câmara nº 72/74 (nº 457-B/71, na origem), que dispõe sobre a divulgação do livro pela televisão, e dá outras providências. **Votação adiada** por falta de número.

— **Requerimento nº 205/74**, de autoria do Sr. Senador Danton Jobim, solicitando a retirada do Projeto de Lei do Senado nº 114/74, de sua autoria, que imprime nova redação ao art. 462 da Consolidação das Leis do Trabalho, a fim de reduzir, por dois anos, o prazo para aquisição da estabilidade pelo trabalhador. **Votação adiada** por falta de número.

— **Requerimento nº 209/74**, de autoria do Sr. Senador Luiz Cavalcante, solicitando a retirada, em caráter definitivo, do Projeto de Resolução nº 26/74, que suspende a proibição contida nas Resoluções nºs. 58, de 1968, 79, de 1970, e 52, de 1972, para permitir que a Prefeitura do Município de São Paulo (SP) eleve o montante de sua dívida consolidada, mediante contrato de empréstimo junto ao Banco Nacional da Habitação, destinado a financiar a linha prioritária Norte-Sul do Metropolitano daquela cidade. **Votação adiada** por falta de número.

— Projeto de Lei do Senado nº 29/74, de autoria do Sr. Senador Franco Montoro, que elimina a exigência do prazo da carência para concessão de benefícios por incapacidade para o trabalho aos segurados obrigatórios e para concessão de pensão aos dependentes. (Apreciação preliminar da constitucionalidade). **Votação adiada**, por falta de número, do Requerimento nº 240/74, de adiamento da votação da matéria para 14 de novembro próximo.

— Projeto de Lei do Senado nº 57/72, de autoria do Sr. Senador Franco Montoro, que fixa em seis horas o período de trabalho dos operadores em eletricidade, e dá outras providências. **Discussão sobrestada** por falta de número para votação do Requerimento nº 242/74, de adiamento da discussão da matéria para audiência do Ministério do Trabalho.

1.4 — DISCURSOS APÓS A ORDEM DO DIA

SENADOR LEONI MENDONÇA — Considerações sobre a crise conjuntural que acarreta a alta do custo de vida em todo o mundo.

SENADOR VASCONCELOS TORRES — Visita do Almirante Faria Lima à Secretaria de Agricultura fluminense. Condições da economia rural do Estado do Rio de Janeiro. Campanha eleitoral desenvolvida no Estado.

SENADOR RENATO FRANCO — 108º aniversário do Museu Paraense Emílio Goeldi.

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

2 — CONSULTORIA JURÍDICA DO SENADO FEDERAL

— Parecer.

3 — ATAS DAS COMISSÕES

4 — MESA DIRETORA

5 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

6 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

ATA DA 186ª SESSÃO, EM 22 DE OUTUBRO DE 1974

4ª Sessão Legislativa Ordinária, da 7ª Legislatura

PRESIDÊNCIA DO SR. PAULO TORRES

Às 14 horas e 30 minutos, acham-se presentes os Srs. Senadores: José Lindoso — Jarbas Passarinho — Renato Franco — Alexandre Costa — Fausto Castelo-Branco — Petrólio Portella — Hel-

vídio Nunes — Waldemar Alcântara — Wilson Gonçalves — Luís de Barros — Ruy Carneiro — Paulo Guerra — Arnon de Mello — Luiz Cavalcante — Lourival Baptista — Antônio Fernandes — Hei-

tor Dias — Ruy Santos — Carlos Lindenberg — Eurico Rezende — Paulo Torres — Vasconcelos Torres — Magalhães Pinto — Leoni Mendonça — Fernando Corrêa — Itálio Coelho — Accioly Filho.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — A lista de presença acusa o comparecimento de 27 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

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

É lido o seguinte

EXPEDIENTE

MENSAGENS DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

De agradecimento de comunicação referente à escolha de nomes indicados para cargos cujo provimento depende de prévia autorização do Senado Federal:

Nº 326/74 (nº 526/74, na origem), de 21 do corrente, referente à escolha do Senhor Miguel Álvaro Osório de Almeida, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à Comunidade da Austrália;

Nº 327/74 (nº 527/74, na origem), de 21 do corrente, referente à escolha do Senhor Leonardo Eulálio do Nascimento e Silva, Ministro de Segunda Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República da Indonésia.

PARECERES

PARECERES Nºs 557 E 558, DE 1974

Sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 21, de 1974, que "aprova o texto do Protocolo Adicional sobre Relações de Trabalho e Previdência Social Relativo aos Contratos de Trabalho dos Trabalhadores, dos Empreiteiros, Subempreiteiros de obras e Locadores e Sublocadores de Serviços, assinado no contexto do Tratado de Itaipu, entre a República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, em Assunção, a 10 de setembro de 1974". (nº 168-B, de 1974, na Câmara dos Deputados)

PARECER Nº 557, DE 1974 Da Comissão de Relações Exteriores

Relator: Senador Lourival Baptista

Atendendo ao disposto no artigo 44, inciso I, da Constituição Federal, o Senhor Presidente da República, com a Mensagem nº 456, de 1974, submete à apreciação do Congresso Nacional, o texto do Protocolo Adicional sobre Relações de Trabalho e Previdência Social Relativo aos Contratos de Trabalho dos Trabalhadores, dos Empreiteiros e Subempreiteiros de Obras e Locadores e Sublocadores de Serviços, assinado, no contexto do Tratado de Itaipu, entre a República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, em Assunção, a 10 de setembro de 1974.

A matéria é acompanhada de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores na qual Sua Excelência esclarece que o presente ato internacional tem por objetivo complementar as disposições constantes do Protocolo sobre Relações de Trabalho e Previdência Social referente aos empregados da Itaipu.

Acrescenta o Chanceler que o "Protocolo buscou a adoção de um estatuto especial no qual foram conciliados os seguintes princípios de Direito Internacional":

- "a) isonomia salarial independentemente de nacionalidade, sexo, raça, religião e estado civil;
- b) aplicação da lei do lugar da celebração do contrato de trabalho;
- c) aplicação de normas diretas uniformes;

d) aplicação de normas mais favoráveis da legislação de cada uma das Altas Partes Contratantes, consideradas essas normas em conjunto para cada matéria."

Na Câmara dos Deputados, o Ajuste sob exame foi aprovado após receber parecer favorável das Comissões de Relações Exteriores, Constituição e Justiça e de Trabalho e Legislação Social.

O artigo primeiro, ao fixar o campo de aplicação do Protocolo, estabelece que as normas nele contidas serão aplicáveis, em matéria de trabalho e previdência social, a todos os trabalhadores contratados para prestar serviços nas áreas delimitadas na forma do artigo XVII do Tratado de Itaipu.

As normas do Protocolo não serão entretanto aplicáveis àqueles empregados:

"a) na guarnição de pessoal de viaturas destinadas ao transporte de material adquirido fora dos limites das áreas mencionadas no caput deste Artigo, desde que se trate de pessoal contratado pelas empresas fornecedoras;

b) para prestação de serviços diversos de fiscalização ou de assistência técnica, em caráter ocasional, bem como para a instalação de equipamentos adquiridos fora dos limites das áreas referidas na alínea anterior."

O artigo segundo consagra o princípio da isonomia salarial, sem distinção de nacionalidade, sexo, raça, religião ou estado civil, respeitadas apenas as diferenças provenientes da existência de quadros de carreira.

Já o artigo 3º fixa o princípio de que os empregados brasileiros deverão ser contratados em território nacional, enquanto os paraguaios, no Paraguai.

Por outro lado, o artigo 4º determina a aplicação da lei do lugar da celebração do contrato de trabalho no que diz respeito:

- a) à capacidade jurídica dos trabalhadores;
 - b) às formalidades e a prova do contrato;
 - c) aos direitos sindicais dos trabalhadores;
 - d) à competência dos juízes e tribunais para conhecerem das ações resultantes da aplicação do presente Protocolo e dos contratos de trabalho;
 - e) aos direitos e obrigações dos trabalhadores e dos empreiteiros, subempreiteiros, locadores e sublocadores de serviços, em matéria de previdência social, bem como os relacionados com sistemas cujo funcionamento dependa de órgãos administrativos nacionais; e
 - f) a identificação profissional.
- Independentemente do lugar da celebração do contrato e da nacionalidade do empregado, serão assegurados os seguintes direitos:
- a) jornada normal de oito horas com intervalo para descanso e alimentação, salvo nos trabalhos considerados insalubres onde a jornada será de seis horas;
 - b) salários das horas extraordinárias superior em cinquenta por cento ao da hora normal;
 - c) trabalho noturno remunerado com um aumento de trinta por cento sobre o salário diurno;
 - d) repouso semanal remunerado;
 - e) adicional de trinta por cento para os que prestarem serviço com inflamáveis ou explosivos;
 - f) aviso prévio de 30 dias, no caso de rescisão do contrato de trabalho; e
 - g) indenização por tempo de serviço, calculada na base de um mês da maior remuneração, no caso de rescisão do contrato, pelo empregador, sem justa causa.

Afora as disposições contidas nos artigos 2º, 4º, 5º e 6º do Protocolo em apreço, o contrato de trabalho será, regido pelas normas que, em seu conjunto, sejam mais favoráveis ao empregado.

As disposições contidas no ato internacional sob exame visam a criar o estatuto jurídico-trabalhista dos futuros empregados da Itaipu.

As medidas previstas em nada contrariam as *normas* protecionistas vigentes em território nacional.

No que compete a esta Comissão examinar, nada há que possa ser oposto ao Protocolo em questão.

Diante do exposto, somos pela aprovação da matéria na forma do presente Projeto de Decreto Legislativo.

Sala das Comissões, em 15 de outubro de 1964. — **Wilson Gonçalves**, Vice-Presidente, no exercício da Presidência — **Lourival Baptista**, Relator — **Carlos Lindenberg** — **Leoni Mendonça** — **Guido Mondin** — **Magalhães Pinto** — **Fernando Corrêa** — **Dinarte Mariz**.

PARECER Nº 558, DE 1974
Da Comissão de Legislação Social

Relator: Senador Accioly Filho

1. Para a construção da Usina Hidroelétrica de Itaipu foi constituída uma empresa binacional entre o nosso País e o Paraguai. A essa empresa foram atribuídas as obras necessárias ao aproveitamento hidroelétrico dos recursos hídricos do rio Paraná, pertencentes em condomínio aos dois países.

A realização da obra importa a celebração de contratos de trabalho com o pessoal assalariado indispensável a ela. Esses contratos, pelo Protocolo firmado em 11 de fevereiro deste ano e aprovado pelo Decreto Legislativo nº 40, de 14 de maio último, devem reger-se por um estatuto especial, tendo em vista não apenas a natureza binacional da empresa, mas também a área territorial de sua aplicação.

Pelo Protocolo de 11 de fevereiro, os dois países decidiram celebrar um Protocolo Adicional destinado a regular as relações de trabalho e previdência social dos trabalhadores contratados por empregadores e subempregadores.

2. Daí, o Protocolo Adicional, objeto do Projeto de Decreto Legislativo 21/74, já aprovado na Câmara dos Deputados.

3. O Protocolo começa por estabelecer que suas normas são aplicáveis, em matéria de trabalho e previdência social, aos trabalhadores, independentemente de sua nacionalidade, vinculados a empregadores e subempregadores de obras e de locadores e sublocadores de serviços, ocupados nas áreas delimitadas pelo Tratado de Itaipu.

Determina o Protocolo que será observado o princípio do salário igual para trabalho de igual natureza, eficácia e duração, sem distinção de nacionalidade, sexo, raça, religião ou estado civil.

Pelo Protocolo, os trabalhadores brasileiros deverão ser contratados no território do Brasil e os trabalhadores paraguaios no território do Paraguai.

O lugar de celebração do contrato será o competente para fixar a lei que regerá:

- a) a capacidade jurídica dos trabalhadores;
 - b) as formalidades e a prova do contrato;
 - c) os direitos sindicais dos trabalhadores;
 - d) a competência dos juízes e tribunais para conhecer das ações resultantes da aplicação do Protocolo e dos contratos de trabalho;
 - e) os direitos e obrigações dos trabalhadores e dos empregadores, subempregadores, locadores e sublocadores de serviços, em matéria de previdência social;
 - f) a identificação profissional.
- Não se regerá pela lei do lugar de celebração do contrato, mas pelas normas do próprio Protocolo:
- a) a jornada de trabalho normal, que será de oito horas, e a de trabalho insalubre, que será de seis horas;
 - b) a prorrogação da jornada que, salvo para o menor de dezoito anos, a mulher e para o trabalho insalubre, poderá ser até duas horas extraordinárias;
 - c) a fixação da remuneração do trabalho extraordinário e perigoso;
 - d) o trabalho noturno;
 - e) o descanso remunerado;
 - f) a rescisão do contrato e a respectiva indenização.

A inspeção do trabalho caberá à autoridade administrativa de cada País, em cujo território ele se realize.

Os serviços de atendimento médico serão prestados pelas instituições de previdência social de cada um dos países, qualquer que seja o lugar da celebração do contrato de trabalho. Haverá reembolso das despesas dos serviços prestados pela instituição de um País ao segurado de instituição do outro.

Determina-se que, respeitadas as normas previstas no próprio Protocolo, o contrato de trabalho reger-se-á pelas regras que sejam mais favoráveis aos trabalhadores, incluídas as convenções internacionais de trabalho ratificadas por ambos os Países.

Atribui-se à empresa binacional Itaipu a responsabilidade solidária pelas obrigações resultantes dos contratos de trabalho celebrados pelos empregadores ou subempregadores de obras e locadores ou sublocadores de serviços.

4. Assim, disciplinadas as locações de trabalho e de previdência social entre os dois países, e os empregadores, subempregadores, locadores e sublocadores com os respectivos assalariados, foram atendidos os princípios que o nosso País adotou, tanto em face do direito interno como pelas convenções internacionais a que se obrigou em matéria de direito de trabalho.

Está, pois, o decreto legislativo em condições de ser aprovado e, nesse sentido, é o meu parecer.

Sala das Comissões, em 16 de outubro de 1974. — **Franco Montoro**, Presidente — **Accioly Filho**, Relator — **Otávio Cesário** — **Guido Mondin** — **Renato Franco**.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — O Expediente lido vai à publicação. (Pausa.)

A Presidência recebeu, do Governador do Estado de Minas Gerais, o Ofício nº S/33, de 1974 (nº 1.343/74, na origem), solicitando autorização do Senado Federal a fim de que aquele Estado possa contratar operação de crédito externo de até US\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de dólares norte-americanos), ou o equivalente em outras moedas, para a execução de obras rodoviárias, de projetos de distritos industriais e para a execução da 2ª etapa do projeto de eletrificação do Vale do Jequitinhonha.

A matéria será despachada às Comissões de Finanças e de Constituição e Justiça.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — Comunico ao Plenário que esta Presidência, nos termos do art. 279 do Regimento Interno, determinou o arquivamento do Projeto de Lei da Câmara nº 62, de 1974 (nº 1.338-B/68, na Casa de origem), que altera dispositivo do Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e dá outras providências, e do Projeto de Lei do Senado nº 99, de 1974, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, que revoga dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho, considerados rejeitados em virtude de terem recebido pareceres contrários, quanto ao mérito, das Comissões a que foram distribuídos.

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

É lido o seguinte

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 130, DE 1974

Altera a redação do artigo 4º da Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 4º da Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º As contribuições previdenciárias, o salário-família e o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço relativos aos trabalhadores avulsos poderão ser recebidos pelos sindicatos de classe respectivos, que se incumbirão de elaborar as folhas correspondentes e de proceder à distribuição e recolhi-

mentos nos termos da regulamentação estabelecida pelo Executivo."

Art. 2º O Poder Executivo dará, no prazo de 90 (noventa) dias, nova regulamentação ao dispositivo ora modificado.

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Justificação

Em boa hora, a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968, concedeu aos trabalhadores avulsos os benefícios do 13º salário e do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (D.O. 14-8-68, art. 3º).

Com referência ao FGTS, não foi feliz, no entanto, a regulamentação baixada pelo Decreto nº 66.819, de 1º de julho de 1970, ao dispor, *in verbis*:

"Art. 1º As empresas requisitantes ou os tomadores de serviço de trabalhador avulso, no prazo de 20 dias, depositarão, sem multa, juros e correção monetária, no Banco do Brasil Sociedade Anônima, em conta vinculada, aberta em nome do Sindicato representativo da categoria profissional e que integrará o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço de que trata o Capítulo VI, Seção I, do respectivo Regulamento, para posterior individualização pelo próprio Sindicato em nome dos trabalhadores, os valores correspondentes aos depósitos devidos ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, a contar de 13 de novembro de 1968, decorrentes do disposto no artigo 3º da Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968, e até o último mês já vencido" (Redação corrigida pelo Decreto nº 66.867, de 13-7-70 — D.O. 14-7-70, nossos os destaques).

De fato, seguindo a orientação em causa, criou o BNH, através da Ordem de Serviço FGTS — POS nº 01/71, a complicada sistemática de recolhimento e distribuição abaixo transcrita:

"44 — As empresas requisitantes de serviço de trabalhadores avulsos, sindicalizados ou não, devem recolher, até o último dia do mês, em agência do Banco do Brasil (no caso, o único Banco Depositário), da localidade em que os trabalhadores tiverem executado as tarefas, para crédito das contas de que trata o subitem 44.3, observadas as respectivas categorias profissionais, os depósitos devidos ao FGTS, correspondentes a 8% das remunerações brutas a que os aludidos trabalhadores tenham feito jus no mês anterior, inclusive percentuais referentes a férias e gratificação de Natal (13º salário).

44.1 — Os percentuais relativos a férias e gratificação de Natal, para os fins deste item, são, respectivamente, 5,56% (cinco inteiros e cinquenta e seis centésimos por cento) e 8,34% (oito inteiros e trinta e quatro centésimos por cento) da remuneração paga, de acordo com o estabelecido nos citados Decretos.

44.2 — Os depósitos referidos neste item devem ser efetuados, em relação a cada mês e a cada sindicato, mediante GR ou GRA com observância do seguinte:

a) no espaço correspondente a Banco Depositário, deve ser indicado "Banco do Brasil — Recolhimento em nome do Sindicato.....";

b) e dispensado o preenchimento do Boletim Estatístico constante do mencionado formulário.

44.3 — Na abertura das contas vinculadas, deve o Banco Depositário utilizar, como título, o nome do sindicato representativo da respectiva categoria profissional, indicado na GR ou GRA, seguido da expressão "Trabalhadores Avulsos" — Decreto 66.819/70".

44. No caso de trabalhadores em serviços de bloco, referidos no subitem 43.1, os depósitos devem ser realizados a favor dos sindicatos a que se filiem os mesmos trabalhadores, mediante tantas GR quantos sejam esses sindicatos.

45 — Os tomadores de serviço de trabalhadores avulsos, para os fins deste Capítulo, equiparam-se às empresas.

46 — Cada GR ou GRA é acompanhada da correspondente Relação de Trabalhadores Avulsos (RTA), a qual depois de visada e conferido o respectivo valor com o da GR ou GRA, pelo Banco Depositário, será restituída ao depositante.

46.1 — A RTA é padronizada nas dimensões 32 X 21 cm. conforme modelo anexo, em duas vias (Anexo IV).

46.2 — Os trabalhadores avulsos são identificados na RTA pelo seus nomes, acompanhados da correspondente referência sindical e, na falta desta, do número da respectiva Carteira do Trabalho.

47 — Na localidade onde o Banco do Brasil tiver mais de uma agência, cabe ao mesmo indicar qual delas deve receber os depósitos de que trata este Capítulo.

48 — Efetuado o recolhimento, a empresa entrega, mediante recibo, ao sindicato em nome do qual houver sido realizado o depósito, a 2ª via da RTA ou, na hipótese do item 52, cópia autêntica da GR ou GRA quitada.

49 — Após o recebimento das RTA, cabe ao sindicato elaborar nova RTA, também em duas vias, por mês de competência, em que totalize, para cada trabalhador, os depósitos a ele referentes, efetuados no mesmo mês pelas diversas empresas.

49.1 — Quando forem incluídas na RTA elaborada pela empresa pessoas que não tenham a condição de trabalhador avulso, deve o sindicato excluí-las da sua RTA e comunicar o fato à empresa para que a mesma requeira a devolução, na forma dos itens 110 e seguintes, dos depósitos indevidamente realizados.

50 — A nova RTA é entregue pelo sindicato, impreterivelmente, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, ao Banco Depositário, que devolve a 2ª via da mesma RTA, devidamente visada.

51 — Com base na RTA aludida no item anterior, o Banco Depositário transfere os valores lançados nas contas a que se refere o subitem 44.3 para as contas vinculadas em nome dos trabalhadores "D.O. Seção I — Parte II, de 30-4-71).

Verifica-se, destarte, que o procedimento adotado obriga a duas operações: a primeira, pelo tomador do serviço de trabalhadores avulsos, recolhendo ao Banco os 8% sobre a remuneração paga aos mesmos no mês anterior (itens 44 a 47); e a segunda, pelo Sindicato — após receber a 2ª via da Relação de Trabalhadores Avulsos, entregue pelo tomador, contra recibo (item 48) — com vistas ao agrupamento das importâncias referentes a cada trabalhador avulso (item 49), ou à exclusão dos não avulsos e comunicação do fato à empresa, para fins de devolução das importâncias por esta recolhida ao Banco em favor dos excluídos (subitem 49.1).

Complicou-se, destarte, o recolhimento dos depósitos do FGTS, devidos aos trabalhadores avulsos, quando seria muito mais simples autorizar, em todos os casos (a POS nº 01/71: o admite em alguns, como exceção) a arrecadação do Fundo pelo Sindicato.

Baseado na observação acima, o presente projeto altera a redação do artigo 4º da Lei nº 5.480/68 (que estendeu os benefícios do FGTS aos avulsos), com o objetivo de incluir o recebimento do Fundo entre as tarefas conferidas aos Sindicatos das várias categorias de trabalhadores avulsos.

Obviamente, ampliada a competência das entidades sindicais, no tocante à arrecadação e ao processamento de vantagens devidas a seus associados, torna-se necessária nova regulamentação do preceito, o que está previsto no final do mesmo.

Considerando, outrossim, o recente fracionamento do antigo Ministério do Trabalho e Previdência Social, determina-se no final

do artigo reescrito, que o novo regulamento seja baixado pelo Poder Executivo. A providência posta em destaque facilitará, inclusive, o envolvimento de outros órgãos federais na elaboração das prefaladas normas.

Finalmente, o artigo 2º concede, ao Executivo, o prazo de 90 dias para a expedição do regulamento.

Acreditando que a simplificação do processo de arrecadação e distribuição das importâncias relativas ao FGTS dos trabalhadores avulsos, beneficiará a todos os interessados (Sindicato — tomadores de serviço — trabalhadores e o próprio Fundo), confiamos na aprovação do presente projeto, destinado, exatamente, a tornar efetiva a aludida simplificação, insistentemente cobrada por Sindicatos como o dos Conferentes e Consertadores de Cargas e Descargas nos Portos de São Luís—Tutóia.

Sala das Sessões, em 22 de outubro de 1974. — Paulo Torres

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.480 — DE 10 DE AGOSTO DE 1968

Revoga o Decreto-lei nº 127, de 31 de janeiro de 1967, revoga e altera a redação de dispositivos do Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966, e dá outras providências

Art. 4º As contribuições previdenciárias e o salário-família devidos aos trabalhadores avulsos poderão ser recebidos pelos sindicatos de classe respectivos, que se incumbirão de elaborar as folhas correspondentes e de proceder à distribuição e recolhimentos nos termos da regulamentação que for estabelecida pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social.

(As Comissões de Constituição e Justiça e de Legislação Social.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — O projeto que acaba de ser lido será publicado e remetido às comissões competentes.

Concedo a palavra ao nobre Senador Eurico Rezende, como Líder.

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) (Como líder, pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente e Srs. Senadores:

Em reiterados discursos e intervenções, o Sr. Senador Franco Montoro teceu considerações em torno da aquisição, pelo Governo Federal, de vagões ferroviários da Iugoslávia. E, no último pronunciamento, o ilustre representante paulista, insinuando a existência de ilicitude naquelas transações, formulou um pedido de informações ao Poder Executivo, apresentando um questionário sobre itens específicos da matéria e também a solicitação de esclarecimentos de caráter genérico.

Se S. Exª tivesse se limitado à formulação de quesitos, era de se admitir que não estava manifestando a sua adesão ou a sua solidariedade, pelo menos implicitamente, às fontes e às denúncias a S. Exª drenadas por elementos obviamente interessados em atingir o inviolável arcabouço moral do Governo Revolucionário.

Mas o Sr. Senador Franco Montoro — a Casa foi testemunha e a memória taquigráfica registrou — jogou o disco além da marca e teceu comentários a latere, achando claramente suspeita a transação verificada entre o Governo Brasileiro e o Governo da Iugoslávia.

Esse assunto adquiriu o dinamismo habitual de S. Exª, mas essa dinâmica assumiu proporções especialíssimas neste episódio, obviamente porque S. Exª se encontra num desesperado e exasperado processo de campanha eleitoral no seu Estado.

Respondi ao último pronunciamento de S. Exª, desde que o Sr. Presidente, por escrúpulo ou por liberalismo, deferiu o pedido de informação, não permitido pelo Regimento.

Prometi a S. Exª que, mais cedo do que se esperava, seria dada uma resposta cabal e completa àquelas indagações maliciosas, chanceladas agora por S. Exª.

Essa importação de vagões surgiu do seguinte ofício, datado de 14 de agosto de 1973, do Embaixador Mirko Ostojić, da Iugoslávia, ao então Ministro da Fazenda, Professor Delfim Netto, e concebido nestes termos:

Brasília, 14 de agosto de 1973

97-1/73

“Senhor Ministro de Estado,

Tenho a honra de me dirigir a Vossa Excelência a fim de levar à sua consideração a minha preocupação quanto à continuidade do incremento das relações comerciais entre o Brasil e a Iugoslávia, que ultimamente têm sofrido acentuada redução em seu impulso, que caracterizou as operações nos anos de 1970/71.

Como certamente é do seu conhecimento, a balança comercial entre os nossos dois países apresenta um saldo negativo de aproximadamente 35 milhões de dólares para a Iugoslávia, saldo este que deveria ser coberto a curto prazo por aquisições brasileiras no mercado iugoslavo, a fim de que possa ser retomado o intercâmbio nos moldes que tanto interessam aos dois países.

Tomo a liberdade de fazer referência especial às transações efetuadas no passado, que apoiadas pelo excelente entrosamento entre as empresas Iugoslavas encarregadas de aquisição de café brasileiro e o Instituto Brasileiro do Café, facilitaram sobremaneira a concretização de negociações benéficas a diversos setores, tanto no Brasil como na Iugoslávia.

Operação marcante nesse sentido foi o último fornecimento de 1.750 vagões de carga contratado entre a empresa Rudnap Export-Import, de Belgrado, e a Rede Ferroviária Federal S.A., que se encontra em plena fase de execução a inteiro contento do comprador brasileiro.

É importante citar, nesta oportunidade, que a transação em pauta, no montante de US\$ / IUG 40 milhões, beneficiou grandemente a indústria nacional, bem como o mercado de mão-de-obra. É que, tendo sido adquiridas componentes parciais de fabricação Iugoslava, os restantes foram adquiridos no mercado nacional, sendo que, ainda, foram confiadas a firmas especializadas brasileiras, em convênio com a empresa fornecedora, a montagem dos vagões e a sua entrega à Rede Ferroviária Federal S.A.

Desta forma, aproximadamente 38% do valor total da operação reverteram em benefício direto de indústrias brasileiras, proporcionando a transação financiada benefício ao cliente consumidor, sem falar da viabilidade, assim criada, no sentido da ampliação da área da aquisição de café brasileiro por parte da Iugoslávia.

Agora apresenta-se novamente a possibilidade de participar a indústria Iugoslava — nos moldes da operação anteriormente citada — do programa de expansão do parque ferroviário brasileiro, que atualmente se ressentia da necessidade imediata de aproximadamente 8 mil vagões de carga.

Acredito, Senhor Ministro, que uma nova operação no valor idêntico ao da primeira, ou possivelmente até superior à mesma, dará à Iugoslávia novas condições no sentido da retomada de entendimentos com o IBC para aquisição maciça de café brasileiro. Da mesma forma que na operação anterior, isso proporcionará uma nova série de conveniências à indústria nacional e ao mercado brasileiro de mão-de-obra.

É nesse sentido, Senhor Ministro de Estado, que venho solicitar o apoio do Ministério da Fazenda para que, mediante gestões junto aos Ministérios da Indústria e do Comércio e dos Transportes, seja facilitada a aceitação da proposta de 13

de setembro de 1972, respectivamente de 24 de maio de 1973, feita pela empresa Rudnap à Rede Ferroviária Federal S.A.

Antecipando os meus agradecimentos, sirvo-me do ensejo para reiterar a Vossa Excelência Senhor Ministro de Estado, os protestos de minha mais subida consideração e apreço.

O Embaixador
(Mirko Ostojić)

A Sua Excelência
O Senhor Professor Antônio Delfim Netto
Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda
N E S T A

Estou procedendo à leitura desse expediente com a ausência do Sr. Senador Franco Montoro, porque a matéria é urgente, de vez que se arguiu a suspeita com relação a essas transações. E tendo que, amanhã ou depois, viajar para o meu Estado no cumprimento dos deveres partidários, — estando o Congresso na perspectiva de um recesso completo, a partir de 1º de novembro — julguei o meu dever trazer à Casa estes esclarecimentos, que, obviamente, ficam inteiramente disponíveis para o Sr. Senador arguinte, através do Serviço Taquigráfico.

O Sr. Luiz Cavalcante (Alagoas) — Permite V. Exª um aparte?

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) — Dou o aparte ao nobre Senador Luiz Cavalcante.

O Sr. Luiz Cavalcante (Alagoas) — Nobre Senador Eurico Rezende, o documento que V. Exª acaba de ler foi dirigido ao então Ministro Delfim Netto. Então, deve ser um documento do ano passado ou de ano anterior.

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) — De agosto de 1973.

O Sr. Luiz Cavalcante (Alagoas) — V. Exª mencionou o crédito que o Brasil tem no seu comércio com a Iugoslávia.

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) — Há um desnível na balança comercial contra a Iugoslávia.

O Sr. Luiz Cavalcante (Alagoas) — Se não me engano, o número que V. Exª deu é de trinta e tantos milhões de dólares.

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) — V. Exª tem boa memória. Trinta e cinco milhões de dólares.

O Sr. Luiz Cavalcante (Alagoas) — Então, esses trinta e cinco milhões de dólares são relativos a um determinado ponto do ano passado, ou, possivelmente, ao fim do ano de 1972. Mas, tenho aqui em mãos o boletim do Banco Central, em que está a posição do comércio do Brasil com todas as nações, inclusive com a Iugoslávia. Nele vemos que fechamos o ano de 1973 com um *superávit* na balança comercial com a Iugoslávia de oitenta milhões e quatrocentos e trinta e dois mil dólares. Pretendo com isto mostrar que mais se justifica, em virtude da elevação — quase triplicação — do nosso crédito com aquela República, mais se justifica, dizia eu, a troca de vagões por café, café, mercadoria quase sem mercado no momento. Este é o aparte que me permiti dar a V. Exª.

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) — Quero dizer que não foi um aparte: eu me permito ser o apartante e V. Exª o orador, porque o subsídio foi valioso, mais do que valioso, importante e mais do que importante, decisiva nessa área de argumentação.

O Sr. Luiz Cavalcante (Alagoas) — Obrigado.

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) — E sobretudo oportuno, como muito bem esclarece o Sr. Senador Wilson Gonçalves.

Quero aqui, Sr. Presidente, *en passant*, dizer que cada vagão foi comprado por duzentos e vinte e nove mil cruzeiros e, hoje, a Iugoslávia está vendendo esses vagões para o mundo na base unitária de duzentos e oitenta mil cruzeiros. Vale dizer, o retardamento da operação implicaria num dispêndio, num ônus muito maior para o Brasil.

Sr. Presidente, vou ler para a Casa a resposta dada ao requerimento de informações do Sr. Senador Franco Montoro e que está a caminho do Congresso Nacional.

Pergunta o ilustre Senador paulista:

Quesito 1: “É certo que a decisão sobre a referida compra de vagões foi tomada na última reunião da antiga Diretoria da Rede Ferroviária Federal, em 25 de março de 1974, e o ofício, comunicando essa decisão às firmas interessadas, enviado no último dia da Administração anterior, isto é, a 27 de março de 1974?”

Vale dizer, abrindo um parêntesis, o Sr. Senador Franco Montoro, na sua vontade de alcançar demais e não se contentando em levantar a suspeita sobre o Governo anterior, procurou estender a abrangência acusatória ao Governo atual, porque faz referência a expedientes de 25 e 27 de março de 1974.

Resposta:

Sim, a DD 105/74 foi tomada no dia 25-3-74 em que foi realizada a última reunião da Diretoria anterior, e os ofícios comunicando a Decisão às firmas interessadas foram expedidos no dia 27-3-74, véspera da posse da nova Diretoria.

Há, aqui, uma explicação suplementar: quando se instala um novo Governo, a substituição imediata que se faz é dos Ministros de Estado, porque o recrutamento de outros recursos humanos para a nova administração é feito pelos Ministros escolhidos. Então, todas essas decisões foram tomadas por órgãos providos por funcionários e diretores do Governo anterior.

O atual Governo deu a sequência natural à operação, perfeitamente lícita.

Quesito 2: “Essa decisão foi fundamentada no parecer de um dos próprios Diretores, desprezados os pareceres técnicos e financeiros da Comissão especializada?”

Resposta: Diz a Decisão de Diretoria nº 105/74 em seu preâmbulo, pertinente às informações prestadas pelo Diretor Relator: “Informou o Diretor-Relator que pelas RP nºs 37/73 (15-10-73) e 16/74 7-2-74, foram constituídos Grupos de Trabalho para examinar e dar parecer sobre as propostas, para fornecimento de vagões, apresentadas pelas firmas MECANO EXPORT IMPORT, da República Socialista Romãnia e RUDNAP EXPORT IMPORT, da Iugoslávia. Das propostas apresentadas para o fornecimento a primeira de 2.900 e a segunda de 3.000 ou 2.000 vagões, considerando o programa de reaparelhamento das ferrovias brasileiras, o Diretor-Relator teceu considerações a respeito das necessidades reais da Empresa que são de 18.000 vagões e da capacidade de atendimento da indústria nacional, à qual estão sendo adquiridas 5.000 unidades e que poderá estar próxima do máximo de sua capacidade, fato que justificaria à Rede dirigir-se a outros centros fornecedores, caso atual das propostas apresentadas. Tendo em vista que a transação deverá ser efetivada mediante a troca de vagões por mercadorias (minério de ferro e café) objetivando, assim, o incentivo das exportações de produtos brasileiros, favorecendo o comércio exterior do país, conforme os documentos AI-23/73-Aviso-GB nº 139 de 11-5-73 e AI-85/73-Aviso-GB- nº 529 de 29-11-73, do Exmº Sr. Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda. Acrescentou o Diretor-Relator que, em face das considerações apresentadas, e observados os estudos econômicos constantes dos processos, verificou-se que os preços oferecidos são bons, principalmente se atentarmos para o fato de que são fi-

xos e irreajustáveis na moeda de cotação (dólar). Levando-se em conta, também, a carta da RUDRAP de 20-3-74, anexa ao processo, onde aquela firma reduz o prazo de início de entrega dos vagões dado na proposta inicial, passaria a Rede a contar com os vagões prontos para tráfego, em torno do 9º mês da eficácia do contrato."

Conclui-se da leitura acima que o Diretor-Relator, conhecedor das necessidades da Empresa, no tocante a material rodante, bem como das dificuldades que a indústria nacional encontraria para abastecer-se dos insumos básicos para os fornecimentos que lhes foram e seriam adjudicados, para o então previsto vasto programa de reabilitação ferroviária, entendia ser prudente a colocação das encomendas em fontes diversas, com vistas a uma maior garantia de cumprimento dos cronogramas de fornecimentos.

Por outro lado, informou que os preços ofertados poderiam ser considerados bons ao focalizar serem as propostas estrangeiras fixas e irreajustáveis na moeda de cotação (dólar).

Com efeito, o Diretor-Relator, com base em análise profunda, que teria realizado naquela altura, comparando os resultados a que os Grupos de Trabalho haviam chegado, com a projeção das cotações iniciais da indústria nacional para as épocas de entrega, através de aplicação de índices mais adequados que os indicados por aquele Grupo de Trabalho, chegou à conclusão de que os preços ofertados seriam bons.

Realmente, com o estudo realizado, que propiciou a recente informação dessa Presidência ao Exmo. Sr. Ministro dos Transportes, chegamos à conclusão de que a previsão feita pelo Sr. Diretor-Relator, estaria conforme, e para tal juntamos ao presente, a cópia do expediente e quadros dessa informação de S.Sª.

Acresça-se, a tudo acima apontado, o fato de que a transação seria efetivada através de troca por mercadorias (minério de ferro e café), cujas negociações realizadas pelos Ministérios interessados, visava solucionar problemas de macroeconomia. À Rede, dessa forma, cabia a análise técnica da aquisição, conforme indicava o Exmº Sr. Ministro da Fazenda em um de seus Avisos.

No aspecto técnico, entenderam os Grupos de Trabalho serem plenamente aceitáveis os vagões ofertados.

Dessa forma, à luz dos dados que ora dispomos, acreditamos ser a aquisição de compra daqueles vagões, nas indústrias estrangeiras, preconizada pela Diretoria anterior, de interesse para a Empresa.

A respeito desse quesito nº 2, do Sr. Senador Franco Montoro, é interessante tecermos algumas considerações. Diz a pergunta:

"Essa decisão foi fundamentada no parecer de um dos próprios diretores, desprezados os pareceres técnicos e financeiros da Comissão especializada?"

O Sr. Senador Franco Montoro insinuou a existência de pareceres contrários. A resposta a esse item revela que houve concordância. Mas, vamos dar de barato que houvesse pareceres contrários. Isto, ao revés de colocar o Governo sob suspeita, o consagraria, porque estabelecerá um entendimento de que o Governo dá ampla liberdade opinativa aos seus funcionários. Então, seria de se estranhar, aqui, o fato de o Sr. Senador Franco Montoro, como sempre ocorre, discordar de pareceres da Maioria.

O que importa é saber qual foi a opção melhor. Vamos admitir que houvesse alternativas; que um grupo de trabalho opinasse a favor e outro grupo de trabalho, sobre algum outro aspecto, opinasse contrariamente. A opção seria válida, porque a existência da controvérsia evidenciava e caracterizava, dominadoramente, o amadurecimento de conceitos e de conclusões. Vale dizer: operou-se a melhor

das assessorias, que é a assessoria onde se alinha, também, o desacordo.

Mesmo na hipótese de haver pareceres contrários, ainda assim, esse aspecto não favoreceria, a não ser a malícia indagativa do Sr. Senador Franco Montoro.

Quesito 3: É exato que os pareceres dessa Comissão desapareceram dos arquivos da Rede Ferroviária Federal?

Não, conforme poderá ser verificado em exame dos processos nºs 405.389 e 402.097, relativos àquelas aquisições, os relatórios dos Grupos de Trabalho, neles estão contidos, sendo certo que tais processos foram remetidos ao Ministério dos Transportes, junto com o ofício retro mencionado.

Verifica-se, então, aqui, a imprudência do questionário.

O Sr. Senador Franco Montoro, evidentemente, endossando a suspeição, pergunta:

"É exato que os pareceres dessa Comissão desapareceram dos arquivos da Rede Ferroviária Federal?"

Um jornal de São Paulo chegou a dizer em manchete: "Desapareceram os pareceres contrários à aquisição de vagões".

O Sr. Senador Franco Montoro podia, perfeitamente, em seu pedido de informação, solicitar cópias de todos os pareceres emitidos. Feito isto, e de posse da resposta que seria dada — como está sendo feito agora — aí, sim, S. Exª poderia, não indagando mais, partir para uma afirmativa peremptória. Vale dizer, cada pergunta, exibe um tipo de malícia oposicionista.

E conclui o ofício:

A fim de atender aos esclarecimentos, também pedidos, juntamos cópias dos seguintes documentos:

1 — Decisão da Diretoria nº 105/74, bem como do parecer do Diretor Relator.

2 — Pedido de reconsideração formulado pela Ferragens Santos, em nome de sua representada "Pullman-Standard" no Brasil. O processo pertinente ao mesmo, nº 434.998, encontra-se na Chefia do Gabinete.

3 — Parecer exarado pelo Departamento Jurídico da Rede Ferroviária Federal, a 28 de março de 1974, que opinou pela inexistência de fundamento jurídico capaz de justificar a revogação da decisão da Diretoria que aprovou a compra dos vagões.

4 — Ofício do Procurador-Geral da Fazenda Nacional, opinando que as cartas de aprovação da Rede Ferroviária, de 27 de março de 1974, dirigidas aos fornecedores, não deixam dúvidas sobre o completo envolvimento daquela entidade com aqueles fornecedores.

Celso Belfort Rizzi, Diretor

Sr. Presidente, as respostas dadas, fulminantemente, ao Sr. Senador Franco Montoro, estão acostadas nos elementos processuais conduzidos por cópia a esta Casa. Com a exibição deste documentário, verifica-se o que houve da parte dos informantes — talvez informantes cativos do Senador Franco Montoro. Devo abrir um parêntesis para dizer que S. Exª leu, como documento, um papel anônimo, contendo acusações. Com esse documentário, cai em cacos pelo chão, a suspeição levantada.

O Sr. Luiz Cavalcante (Alagoas) — V. Exª me permite?

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) — Ouço V. Exª.

O Sr. Luiz Cavalcante (Alagoas) — V. Exª falou em papel anônimo. Tenho em mão o *Diário do Congresso* que tem um discurso do Senador Franco Montoro, onde ele diz textualmente:

"De uma carta-denúncia que recebemos constam as seguintes afirmativas, que precisam ser esclarecidas: "Trata-

se de uma operação de 200 milhões de dólares que deve ter proporcionado o mínimo de 20 milhões de dólares de comissão, isto é, 140 milhões de cruzeiros ou 140 bilhões de cruzeiros antigos”.

Aqui participo inteiramente do ponto de vista de V. Ex^a, eminente Senador Eurico Rezende. Parece-me que o nosso ilustre colega foi demasiado desavisado, quando leu, desta respeitável tribuna, trecho de uma carta anônima. Pelo menos, S. Ex^a não disse qual o autor da carta. Pela leitura que fez, o brilhante Senador paulista lança uma suspeita de que teria havido propina de vinte milhões de dólares na operação, suspeita que tanto pode atingir os homens da Rede como os próprios Ministros intervenientes na operação, que foi de Governo para Governo. Não me parece ter sido prudente o Senador Franco Montoro.

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) — V. Ex^a o diz muito bem, e recorda com precisão absoluta, os fatos.

Quando o Sr. Senador Franco Montoro leu este papel sujo, que S. Ex^a chamou de documento, tive o cuidado de ir à Bancada de S. Ex^a, e vi o papel, inteiramente anônimo — inteiramente anônimo! — indigno, não só de ser lido por um representante da altitude e da responsabilidade do Sr. Senador Franco Montoro, como de o pegar, porque é desses papéis em que a pessoa, pegando, suja as mãos, e o lendo, suja a consciência.

O Sr. Luiz Cavalcante (Alagoas) — Permite-me V. Ex^a?

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) — Ouço V. Ex^a.

O Sr. Luiz Cavalcante (Alagoas) — Como o ônus da prova cabe a quem acusa, parece-me até que o eminente Senador por São Paulo correu o grave risco de ser chamado à responsabilidade, para provar a procedência da grave acusação que veiculou.

O Sr. José Lindoso (Amazonas) — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) — Ouço o Sr. Senador José Lindoso, que esteve afastado desta Casa durante muitos dias, praticando em nós o assassinato da saudade.

O Sr. José Lindoso (Amazonas) — Muito obrigado a V. Ex^a. Estive realmente afastado representando em Tóquio o Congresso Nacional...

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) — V. Ex^a não tem o direito de aumentar a nossa inveja, dizendo que foi a Tóquio!...

O Sr. José Lindoso (Amazonas) — ... dando o melhor do meu esforço permanente à reunião da Conferência Interparlamentar. Agora, digo a V. Ex^a, lembrando, que assisti ao discurso, e que em parte, frisei estar o Sr. Senador Franco Montoro — que ora não está presente, porque se encontra numa *tournee* política por todo o Brasil, na sua ânsia de projetar-se como líder nacional do MDB, de assumir, de fato, a liderança do Partido, o que é um problema de partido — mas, naquela ocasião eu disse que S. Ex^a laborava exatamente num trabalho de interesse puramente eleitoral. Acrescento a V. Ex^a, agora — e repetirei na oportunidade de nos defrontarmos com o Sr. Senador Franco Montoro — que nós, políticos, somos vítimas constantes de cartas anônimas, de documentos, que S. Ex^a diz que são documentos, mas que são vis papéis que lambuzam a honra e a dignidade dos homens públicos deste País, o que nós deveríamos reprimir, jamais acolhendo ou trazendo para este austero Plenário documento dessa natureza, que pretende enlamear a honra de um Governo que tudo tem feito para engrandecer este País. Realmente o Sr. Senador Franco Montoro, ao acolher, ao estribar uma denúncia num papel anônimo, falseou a sua posição de líder e a sua responsabilidade de homem público.

O SR. EURICO REZENDE (Espírito Santo) — O aparte de V. Ex^a revela aquilo que se chama de ira sagrada. Realmente, o Sr.

Senador Franco Montoro foi temerário, desavisado e imprudente ao dar a sua chancela a esse tipo de acusação.

Peço, Sr. Presidente, que todo esse documentário fique estampado nos Anais do Senado, no *Diário do Congresso Nacional*, seção do Senado. O meu último gesto é de pedir desculpas a V. Ex^a porque, durante alguns instantes — o que jamais ocorreu de minha parte, mas atraído pelo feitiço sentimental aqui da retaguarda dos nossos eminentes colegas — estive de costas voltadas para a Mesa. Vê, V. Ex^a, até onde vai a periculosidade do Sr. Senador Franco Montoro... **(Risos.)**

DOCUMENTOS A QUE SE REFERE O SR. EURICO REZENDE, EM SEU DISCURSO:

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL

Presidente

Nº 831/PRF/74 — Urgente-Prioridade

Rio de Janeiro, 17 de outubro de 1974

Ilm^{os} Sr.

Cel. Edgard Barreto Bernárdes

MD. Chefe do Gabinete do

Ministro dos Transportes

Brasília — DF

Senhor Chefe do Gabinete

Com a presente, restituo a esse Ministério os Processos nºs. 12.018 e 12.530/74-MT, relativos, ambos, ao Requerimento de Informações nº 204, de 1974, do Senhor Senador Franco Montoro, no qual S. Ex^a solicita informações e documentos concernentes à compra de 5.900 vagões da Iugoslávia e da Romênia, pela Rede Ferroviária Federal S.A.

Sobre o assunto, passo às mãos de V. S^a os Memorandos nºs. DRFcb-136/74 e DRFcb-139/74, de 14 e 15 do corrente, respectivamente, do Diretor da RFFSA, Celso Belfort Rizzi, por mim aprovados, documentos em que se contém os esclarecimentos cabíveis às indagações formuladas pelo mencionado Parlamentar, e aos quais foi anexada não só a documentação requerida por S. Ex^a como, também, outros elementos documentais considerados pertinentes.

Vale ressaltar que as respostas às indagações, objeto do despacho de fls. 76 do Processo 12.018/74 estão inseridas no Memorando nº DRFcb-139/74.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. S^a a expressão do meu alto apreço e distinta consideração. — **Milton Mendes Gonçalves, Presidente.**

Nºs.: 442.469 — 442.872

Anexos: — Proc. 12.018/74-MT

— Proc. 12.530/74-MT

— Memorando nº DRFcb-136/74 e documentação nele relacionada.

— Memorando nº DRFcb-139/74 e documentação nele relacionada.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.

Memorando

14-10-1974

cbr-136/74

Para Gen. Milton Mendes Gonçalves

DD. Presidente da RFFSA

Do Diretor Celso Belfort Rizzi

Senhor Presidente,

Visando atender ao solicitado por V. S^a, para poder propiciar resposta às indagações formuladas pelo Sr. Assessor Parlamentar do

MT, pertinentes aos quesitos formulados pelo Senador Franco Montoro, cumpre-nos informar o seguinte:

Quesito 1: "É certo que a decisão sobre a referida compra de vagões foi tomada na última reunião da antiga Diretoria da Rede Ferroviária Federal, em 25 de março de 1974, e o ofício, comunicando essa decisão às firmas interessadas, enviado no último dia da Administração anterior, isto é, a 27 de março de 1974?"

Sim, a DD 105/74 foi tomada no dia 25-3-74 em que foi realizada a última reunião da Diretoria anterior, e os ofícios comunicando a Decisão às firmas interessadas foram expedidos no dia 27-3-74, véspera da posse da nova Diretoria.

Quesito 2: "Essa decisão foi fundamentada no parecer de um dos próprios Diretores despresados os pareceres técnicos e financeiros da Comissão especializada?"

Diz a Decisão de Diretoria nº 105/74 em seu preâmbulo, pertinente às informações prestadas pelo Diretor-Relator: "Informou o Diretor-Relator que pelas RP nºs 37/73 (15-10-73) e 16/74 (7-2-74), foram constituídos Grupos de Trabalho para examinar e dar parecer sobre as propostas para fornecimento de vagões apresentadas pelas firmas Mecano Export Import, da República Socialista România e Rudnap Export Import, da Iugoslávia. Das propostas apresentadas para o fornecimento a primeira de 2.900 e a segunda de 3.000 ou 2.000 vagões. Considerando o programa de reaparelhamento das ferrovias brasileiras, o Diretor-Relator teceu considerações a respeito das necessidades reais da Empresa que é de 18.000 vagões e da capacidade de atendimento da indústria nacional, a qual estão sendo adquiridas 5.000 unidades e que poderá estar próxima do máximo de sua capacidade, fato que justificaria a Rede dirigir-se a outros centros fornecedores, caso atual das propostas apresentadas. Tendo em vista que a transação deverá ser efetivada mediante a troca de vagões por mercadorias (minério de ferro e café) objetivando, assim, o incentivo das exportações de produtos brasileiros, favorecendo o comércio exterior do país, conforme os documentos AI-23/73-Aviso-GB nº 139 de 11-5-73 e AI-85/73-Aviso-GB nº 529 de 29-11-73, do Exmº. Sr. Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda. Acrescentou o Diretor-Relator que, em face das considerações apresentadas e observados os estudos econômicos constantes dos processos, verificou-se que os preços oferecidos são bons, principalmente se atentarmos para o fato de que são fixos e irredutíveis na moeda de cotação (dólar). Levando-se em conta, também, a carta da RUDNAP de 20-3-74, anexa ao processo, onde aquela firma reduz o prazo de início de entrega dos vagões dado na proposta inicial, passaria a Rede a contar com os vagões prontos para tráfego, em torno do 9º mês da eficácia do contrato."

Conclui-se da leitura acima que o Diretor-Relator conhecedor das necessidades da Empresa no tocante a material rodante, bem como das dificuldades que viria a indústria nacional encontrar para abastecer-se dos insumos básicos para os fornecimentos que lhes foram e seriam adjudicados para o então previsto, vasto programa de reabilitação ferroviária, entendia ser prudente a colocação das encomendas em fontes diversas com vistas a uma maior garantia de cumprimento dos cronogramas de fornecimentos.

Por outro lado, informou que os preços ofertados poderiam ser considerados bons ao focalizar serem as propostas estrangeiras fixas e irredutíveis na moeda de cotação (dólar).

Com efeito, o Diretor-Relator, com base em análise profunda que teria realizado naquela altura, comparando os resultados a que os Grupos de Trabalho haviam chegado, com a projeção das cotações iniciais da indústria nacional para as épocas de entrega através de aplicação de índices mais adequados que os indicados por aquele Grupo de Trabalho, chegou a conclusão de que os preços ofertados seriam bons.

Realmente, com o estudo realizado, que propiciou a recente informação dessa Presidência ao Exmº. Sr. Ministro dos Transportes, chegamos a conclusão de que a previsão feita pelo Sr. Diretor-Relator, estaria conforme, e para tal juntamos ao presente, a cópia do expediente e quadros dessa informação de V. Sª.

Acresça-se a tudo o acima apontado, ao fato de que a transação seria efetivada através de troca por mercadorias (minério de ferro e café), cujas negociações realizadas pelos Ministérios interessados, visava solucionar problemas de macroeconomia. A Rede, dessa forma, cabia a análise técnica da aquisição, conforme indicava o Exmº. Sr. Ministro da Fazenda em um de seus Avisos.

No aspecto técnico, entenderam os Grupos de Trabalho serem plenamente aceitáveis os vagões ofertados.

Dessa forma, à luz dos dados que ora dispomos, acreditamos ser a aquisição de compra daqueles vagões, nas indústrias estrangeiras, preconizada pela Diretoria anterior, de interesse para a Empresa.

Quesito 3: "É exato que os pareceres dessa Comissão desapareceram dos arquivos da Rede Ferroviária Federal?"

Não, conforme poderá ser verificado em exame dos processos nºs 405.289 e 402.097, relativos àquelas aquisições, os relatórios dos Grupos de Trabalho, neles estão contidos, sendo certo que tais processos foram remetidos ao Ministério dos Transportes, junto com o ofício retro mencionado.

A fim de atender aos esclarecimentos também pedidos, juntamos cópias dos seguintes documentos:

1 — Decisão da Diretoria nº 105/74, bem como do parecer do Diretor-Relator.

2 — Pedido de reconsideração formulado pela Ferragens Santos, em nome de sua representada "Pullman-Standard" no Brasil. O processo pertinente ao mesmo, nº 434.998, encontra-se na Chefia do Gabinete.

3 — Parecer exarado pelo Departamento Jurídico da Rede Ferroviária Federal, a 28 de março de 1974, que opinou pela inexistência de fundamento jurídico capaz de justificar a revogação da decisão da Diretoria que aprovou a compra dos vagões.

4 — Ofício do Procurador-Geral da Fazenda Nacional, opinando que as cartas de aprovação da Rede Ferroviária, de 27 de março de 1974, dirigidas aos fornecedores, não deixam dúvidas sobre o completo envolvimento daquela entidade com aqueles fornecedores.

— Celso Belfort Rizzi, Diretor.

ANEXOS MAIS OS SEGUINTE DOCUMENTOS:

Cópia xérox da carta nº 766/PRF/74

Cópia xérox do Aviso AI-23/73-Aviso-GB nº 139 do M.F.

Cópia xérox do Aviso nº 97/SG/GB/72

Cópia xérox do Aviso AI-76/73-Aviso-GB nº 441

Cópia xérox do Ofício nº 97-1/73 do Sr. Embaixador Mirko Ostojić

Cópia xérox da carta nº 233/PRF/74 do Sr. Presidente da RFFSA

Cópia xérox da carta nº 161/PRF/74 do Sr. Presidente da RFFSA

Cópia xérox da carta nº 169/PRF/74 do Sr. Presidente da RFFSA

Cópia xérox da carta nº 220/PRF/74 do Sr. Presidente da RFFSA

Cópia xérox do telex nº 2308 de 12-6-74

Cópia xérox do ofício nº 252/SAC do Procurador-Geral da Fazenda Nacional

Cópia xérox Considerações estabelecidas p/elaboração do Quadro II

Cópia xérox de dois quadros.

DECISÃO DA DIRETORIA

R. F. F. S. A
20
RESIDENCIA

Rio de Janeiro, 25 de março de 1974

CLASSIFICAÇÃO: RP.37/73 - RP.16/74 - Parecer DREb1-020/74

REQUIREMENTS

PROCESSO 402.097-1
405.289 e 425.413

RELATOR : Diretor Bento José de Lima Netto

ASSUNTO : FORNECIMENTO DE VAGÕES.

Informou o Diretor-Relator que pelas RP nºs 37/73 (19.10.73) e 10/74 (7.2.74), foram constituídos Grupos de Trabalho para examinar e dar parecer sobre as propostas para fornecimento de vagões apresentadas pelas firmas L'AMMO EXPORT IMPORT, da Romênia, Socialiste Romania e RUDELP EXPORT IMPORT da Iugoslávia. Das propostas apresentadas para o fornecimento, a primeira de 2.900 e a segunda de 3.000 ou 2.000 vagões, considerando o programa de rearmamento das ferrovias brasileiras, o Diretor-Relator teve considerações a respeito das necessidades reais da Marinha que é de 18.000 vagões e da capacidade de atendimento da indústria nacional, a qual estão tendo adquiridos 5.000 unidades e que poderá estar próxima do máximo de sua capacidade, fato que justificaria a Rede dirigir-se a outros centros fornecedores, caso atual das propostas, a preceptuadas. Tendo em vista que a transação deveria ser efetivada mediante a troca de vagões por mercadorias (minério de ferro e café), objetivando, assim, o incentivo das exportações de produtos brasileiros, favorecendo o comércio exterior do país, conforme os documentos AI-29/73-Antes-Ch nº 126 de 11.5.73 e AI-65/73-Antes-Ch nº 564 de 29.11.73, do Excm. Sr. Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda, Admônica e Diretor-Relator que, ao fazer as considerações apresentadas e observadas os estudos, constatou a existência das propostas, verificando que as mesmas obedeciam ao plano, tendo em vista os objetivos de uma política econômica de desenvolvimento econômico e social do Brasil.

R. F. F. S. M.
2/1/74
PRESIDENCIA

início de entrega dos vagões dado na propo-
ta inicial, passaria a Rede a contar com o
vagões prontos para tráfego, em torno de 9
meses da eficácia do contrato.

Decisão

2. A Diretoria, louvando-se no parecer do Diretor-Relator, e no que consta do processo, decidiu aprovar a aquisição de 2.993 veículos da "Heann Export Import" e 3.000 veículos da "Rudnan Export Import", abaixo discriminados, com base nas propostas desses firmadas e segundo as condições contratuais a serem estabelecidas.

2.900 vacões a serem adquiridos de: "Necano Export Import"

a) Vagão fechado, metálico, revesti-	
do, peso bruto máximo de 100.000	
kg, bitola de 1,60 m.....	1.500

b) Vagão gôndola, de fundo móvel,
peso bruto máximo de 89.090 kg,
bitola de 1,00 m. 700

c) Vagão fechado, metálico, revestido, peso bruto máximo de 80.000 kg, bitola de 1,00 m..... 700

Total..... 2,900

3.000 versões a serem adquiridos da "Madras-Export Import"

a) Vagão fechado, metálico, revestido, bitola de 1,00 m. peso bruto máximo de 80.000 kg, obedecendo ao projeto de especificação nº SPE/DE-04-R/73. 1.000

b) Vagão v/transporte de pedra, bitola de 1,00 m, com peso bruto máximo de 80.000 kg, obedecendo ao projeto de especificação nº SPE/24-02/12..... 800

c) Vagão gôndola, de fundo nível, bitola de 1,60 m, obedecendo às normas técnicas de fabricação da FEPAC (Associação Ferroviária do Brasil), conforme RFFSA 01-20-4455, aprovada pela RFFSA.

R. F. F. S. A.
22-02
PRESIDENCIA

d) Vagão tanque com capacidade de 60 m ³ , bitola de 1,00 m, obedecendo a especificação nº SPE/D-04-R/71 (1a. revisão-1973).....	400
Total.....	3.000

Aos Srs. Diretores
Aos Órgãos da Presidência
As Superintendências.

Conferida, numerada e expedida em 27.3.74

Atividades Augustas da Costa
Taquigrafo de Reuniao

Secretario de Directoria

NOTA.: O respectivo processo está sendo encaminhado ao Gabinete da Presidência.

PARECER Nº DRFbl-020/74

Assunto: Fornecimento de vagões.

Processos: 402.097, 405.289 e 425.413

Sr. Presidente,

Srs. Directores.

Pelas RP n.ºs. 37/73 de 15-10-73 e 16-74 de 7-2-74 foram constituídos Grupos de Trabalho para examinar e dar parecer sobre as propostas para fornecimento de vagões apresentadas pelas firmas **Mecano Export Import**, da República Socialista de România e **Rudnap Export-Import**, da Iugoslávia.

Das propostas apresentadas para o fornecimento, a primeira de 2.900 e a segunda de 2.000 (podendo variar até 3.000 vagões), entendemos que, estudando a RFFSA suas necessidades mais reais, poderá, dentro daquelas quantidades totais e dos tipos cotados, especificar as quantidades definitivas para cada tipo de vagão.

Considerando o programa de aparelhamento das ferrovias brasileiras, esta Rede já adquiriu à indústria nacional cerca de 5.000 vagões, sendo que necessita, de acordo com o Plano Quinquenal, uma aquisição da ordem de 13.000 vagões, perfazendo o total de aproximadamente 18.000.

Parece-nos que a indústria nacional, com estes pedidos de 5.000 vagões, poderá estar próxima do máximo de sua capacidade, fato que justificaria a Rede dirigir-se a outros centros fornecedores, caso atual das propostas apresentadas.

Tomando-se como exemplo o custo unitário, em junho de 1971, do vagão tanque de 22 ton. de tara, de fabricação nacional, e esse mesmo vagão de 24 ton. de tara, também de fabricação nacional, em janeiro de 1974, verifica-se um acréscimo do custo unitário anual da ordem de 19%.

Comparando-se o custo de vagão fornecido pela Rudnap, pelo contrato 020/71, com o custo na sua proposta atual, observa-se um acréscimo da ordem de 16% ao ano, inferior ao apresentado pela indústria nacional. Essa comparação é possível por ter sido a Rudnap a única das duas a já ter fornecido vagões para a Rede.

Assim sendo, em face das considerações acima e observados os estudos econômicos constantes dos processos, verificamos que os preços oferecidos são bons principalmente se atentarmos para o fato de que são fixos e irredutíveis na moeda de cotação (dólar). Levando-se em conta, também, a carta da Rudnap de 20-3-74, anexa ao processo, onde aquela firma reconsidera o prazo de entrega dos vagões dado na proposta inicial, passaria a Rede a contar com os vagões prontos para tráfego, em torno do 9º mês da eficácia do contrato.

Conclusão:

Tendo em vista que a presente transação deverá ser efetivada mediante a troca de vagões por mercadorias (minério de ferro e café), objetivando assim, o incentivo das exportações de produtos brasileiros, favorecendo o comércio exterior do País, conforme se entende pelos documentos AI-23/73-Aviso-GB-nº 139, de 11-5-73 e AI-85/73-Aviso-GB-nº 529, de 29-11-73, do Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda, não nos aprofundamos na análise comparativa dos preços, uma vez que os mesmos, nas duas propostas, não apresentam discrepâncias tão acentuadas em relação aos apresentados pela indústria nacional, razão que, somos de opinião que as presentes aquisições sejam efetuadas mediante a importação dos referidos vagões.

Em consequência, como sugestão, apresentamos abaixo um quadro de aquisição desses vagões por quantidade e tipo dos mesmos:

1) A serem adquiridos da "Rudnap/Export/Import"

	Distribuição para o total de 2.000 vagões	Distribuição para o total de 3.000 vagões
a) Vagão fechado, metálico, revestido, bitola de 1,00m peso bruto máximo de 80.000 kg, obedecendo ao projeto de especificação nº SPE/DM-04-R/73	1.000	1.000
b) Vagão p/transporte de pedra, bitola 1,00m, c/peso bruto máximo de 80.000 kg, obedecendo ao projeto de especificação nº SPE/DM-02/72	400	800

	Distribuição para o total de 2.000 vagões	Distribuição para o total de 3.000 vagões
c) Vagão gôndola, de fundo móvel, bitola 1,00m, obedecendo a descrição técnica da fábrica de vagões Kraljevo (Iugoslávia) referência FVK 01-20-4248, aprovada pela RFFSA	400	800
d) Vagão tanque com capacidade de 60 m³, bitola 1,00m obedecendo a especificação nº SPE/DM-04-R/71 (1ª revisão — 1973)	200	400
Total	2.000	3.000

2) A serem adquiridos da "Mecano/Export/Import" (1)

a) Vagão fechado, metálico, revestido, peso bruto máximo de 100.000 kg, bitola 1,60 m	1.500
b) Vagão gôndola, de fundo móvel, peso bruto máximo de 80.000 kg, bitola 1,00m	700
c) Vagão fechado, metálico, revestido, peso bruto máximo de 80.000 kg, bitola 1,00m	700
Total	2.900

Obs.: (1) De acordo com informação verbal do representante da Mecano Export Import, mesmo que haja alteração nas quantidades a serem adquiridas, o preço permanecerá o mesmo por cada tipo de vagão.

Rio de Janeiro, 22 de março de 1974. — Engº Bento Lima, Diretor.

DEPARTAMENTO DE MATERIAL FERROVIÁRIO

Rio de Janeiro — Guanabara — Brasil

Carta—CD-022/74

Rio de Janeiro, 9 de julho de 1974

Exmº Sr.
Gen. Milton Mendes Gonçalves
M.D. Presidente da
Rede Ferroviária Federal S.A.
Praça Duque de Caxias, 86
Nesta

REF: Proposta da Pullman-Standard para fornecimento de vagões.

Excelentíssimo Senhor Presidente:

Acusamos o recebimento de sua carta nº 401 PRE/74 de 3 de julho do corrente. Agradecemos a consideração que V. Exª teve para com nossa representada.

Ocorre que a Pullman-Standard fez por nosso intermédio uma oferta para o fornecimento de vagões do tipo Hopper Aberto e

Hopper Fechado a essa Rede. Estando essa Empresa adquirindo vagões do tipo oferecido por nossa representada gostaríamos que V. Exª determinasse ao departamento competente o estudo comparativo dos preços, prazo de entrega, condições de financiamento e qualidade uma vez que as especificações são as adotadas pela Rede Ferroviária Federal S.A.

Tal solicitação visa a atender as insistentes indagações da Pullman-Standard e do Departamento de Comércio dos Estados Unidos da América do Norte no sentido de saber qual a compatibilidade dos preços apresentados pela Pullman-Standard com a política de aquisição dessa Rede.

Permitimo-nos indicar a V. Exª que a Pullman-Standard ao apresentar a oferta a que nos referimos o fez em atendimento a solicitação do Exmº Sr. Gen. Antonio Andrade de Araujo e do Cel. Wilhelm Stelling conforme carta de 8 de dezembro de 1973.

Tendo o Exmº Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Gen. Dirceu de Araújo Nogueira manifestado interesse pela oferta, por ocasião da visita de cortesia que lhe foi feita pelo Embaixador dos Estados Unidos da América do Norte, Sr. John H. Crimmins, bem como pelo presidente da Pullman-Standard, a referida fábrica ficou aguardando um estudo dos preços e condições gerais de fornecimento apresentados.

Rogamos a V. Exª compreensão para o exposto e aproveitamos a oportunidade para manifestar protestos da mais elevada consideração.

Atenciosas Saudações. — **Onofre de Brito Neto**, Chefe do Departamento Ferroviário.

Rio de Janeiro, 22 de julho de 1974.

Nº 444/PRF/74

Ilmoº Sr.
FERRAGENS SANTOS S/A
Rua Carlos Carvalho, 56/60-A
NESTA

Prezados Senhores

Referindo-me à carta CD-022/74, de 9-7-74, de V. Sas. cabe-me informar que, tendo em vista as razões expostas na carta nº 401/PRF/74, de 3-7-74, esta Empresa somente promoverá estudos comparativos de preços, prazos de entrega, etc., no caso de nova licitação pública.

Certo da compreensão de V. Sas. aproveito a oportunidade para renovar a expressão do meu apreço e consideração, subscrevendo-me.

Atenciosamente. — **Milton Mendes Gonçalves**, Presidente.

Procedência: FERRAGENS SANTOS S/A

Nº 437577

Endereço:

Ref. 80.06

Espécie Nº e Data —

Resumo

Programa de aquisição de vagões a qual reitera termos de oferta do representante da Pullman-Standard.

MX 8/7/74

Primeiro encaminhamento: PRF 8-7-74

Carta—DP—220/74

Rio de Janeiro, 27 de junho de 1974

Excelentíssimo Senhor

Gen. Dirceu de Araújo Nogueira

Digníssimo Ministro de Estado dos Transportes

Brasília — Distrito Federal

Senhor Ministro:

Tendo tomado conhecimento do extenso programa de aquisição de vagões que V. Exª determinou seja executado, vimos pela presen-

te reiterar a V. Exª os termos da oferta de nossa representada Pullman-Standard.

A referida oferta foi entregue a V. Exª pelo Sr. Elwyn Ahnquist, presidente da nossa representada, por ocasião da visita que o Sr. John C. Crimmins, Embaixador dos Estados Unidos da América do Norte, promoveu a V. Exª.

Por entendermos ser a oferta de real interesse no que concerne a preço, prazo de financiamento e cronograma de entrega, a par da qualidade Pullman é que voltamos à presença de V. Exª para reiterar os termos de nossa oferta.

Por oportuno, declaramos que nossa representada está apta a fabricar qualquer tipo de vagão e coloca os 150 anos de experiência da Empresa à disposição do Brasil.

Aproveitamos a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os nossos protestos da mais elevada consideração.

Atenciosas Saudações, Ferragens Santos S/A. — **Rubens Tavares Filho**, Presidente.

PARECER Nº 87/PRJu/74

Ofertas de vagões romenos e iugoslavos. Formação de negócios jurídicos bilaterais e seus efeitos vinculatórios. Aspectos jurídicos resultantes da Decisão da Diretoria nº 105/74, de 25 de março de 1974.

Parecer Reservado

Sr. Chefe do Departamento Jurídico,

(1) O Sr. Diretor Celso Rizzi, na qualidade de relator dos processos concernentes às ofertas de vagões de origem romena e iugoslava, levando em conta os estudos que vêm sendo realizados em torno da discutida conveniência da aquisição, no exterior, daquele equipamento, suscitou-nos, à vista do que se contém naqueles processos, a indagação sobre quais seriam as implicações de ordem jurídica resultantes da eventual revogação da Decisão de Diretoria nº 105/74, de 25 de março de 1974. Esclareça-se que o nosso pronunciamento foi solicitado sob caráter urgente, por isso que considerado imprescindível como peça informativa no assessoramento do Sr. Presidente da Rede no entendimento que tenciona manter, amanhã, e ao propósito do assunto epigrafiado, com o Senhor Ministro dos Transportes.

(2) Formulamos, de início, duas observações. A primeira delas, no sentido de esclarecer que este parecer, conquanto apresentado à vista exclusiva do processo relacionado com a oferta romena (processo nº 402.097), deve de ser estendido, em sua fundamentação e conclusões, ao processo iniciado com a oferta iugoslava, por isso que idênticos os fatos que antecederam a presente indagação e idêntica a colocação jurídica do problema, como de tudo nos foi dado observar quando, ao ensejo da negociação da minuta do contrato com a empresa iugoslava Rudnap Export Import, tomamos ciência do inteiro teor de sua proposta e da tramitação da mesma pelos diversos órgãos da Rede. A segunda observação diz com o trato necessariamente reservado que acreditamos deva ser dado ao presente parecer, já que os subsídios que o dever profissional nos impõe sejam fornecidos à Diretoria da Rede a modo de colocá-la inteiramente ciente assim do conteúdo jurídico da decisão epigrafiada como das repercussões que poderão advir de sua eventual revogação — hão de servir, se manipulados descuidadamente, para amesquinhar, ainda mais, a posição da empresa no eventual procedimento que contra a mesma vier a ser instaurado.

(3) O problema jurídico que muito justificadamente vem preocupando a atual Diretoria da Rede diz com o alcance vinculatório da Decisão de Diretoria nº 105/74, de 25 de março último, segundo a qual ficou deliberada a aquisição, respectivamente (a) da empresa romena Mecano Export Import e (b) da empresa iugoslava Rudnap Export Import de 2.900 e 3.000 vagões Ferroviários de diversos tipos. Essa decisão está lastreada em parecer do então Relator, Diretor Engenheiro Bento Lima, e nos longos e exaustivos estudos

realizados pela Rede no tocante às propostas apresentadas pelas referidas empresas. Esses estudos, segundo depoimento prestado à Diretoria pelo Relator da época, fixaram-se demoradamente na análise do preço constante daquelas propostas e no confronto das mesmas com propostas assemelhadas dos fabricantes nacionais, de tudo resultando a recomendação, que é expressa, no sentido da concretização da transação em causa.

(4) É manifestamente imprescindível reviver os fatos que antecederam a pré-citada decisão, porque é deles que afflora, a nosso modo de ver, a vinculação da Rede à prestação a que se obrigou. É preciso que se esclareça que os efeitos vinculatórios dos negócios jurídicos bilaterais só ficam condicionados à assinatura de um contrato quando o contrato é essencial à validade do ato, como nos casos de transações relacionadas com imóveis, em que é da essência do ato o instrumento público. Dispõe o artigo 126 do Código Comercial que "os contratos mercantis são obrigatórios tanto que as partes se acordam sobre o objeto da convenção e os reduzem a escrito, nos casos em que esta prova é necessária". É a mesma regra constante do artigo 1.088 do Código Civil, da qual decorre a assertiva, correta no Direito brasileiro, de que o acordo de vontades ao respeito de pontos essenciais de uma convenção dá nascimento a um negócio jurídico bilateral (ou plurilateral), de efeitos nitidamente vinculatórios. No que toca ao caso específico da compra e venda, de natureza essencialmente consensual, o contrato é perfeito e acabado "logo que o comprador e o vendedor se acordam na coisa, no preço e nas condições", e desde esse momento, é a regra do artigo 191 do Código Comercial, "nenhuma das partes pode arrepender-se sem consentimento da outra, ainda que a coisa não se ache entregue nem o preço pago".

(5) A presente transação (referimo-nos à oferta romena) iniciou-se com o Ofício nº 21.862, de 7 de setembro de 1972, dirigido pelo Sr. Conselheiro Comercial da Romênia ao Senhor Ministro dos Transportes, e através do qual aquele delegado sugeria a compra de equipamento ferroviário de origem romena como medida adequada ao equilíbrio do balanço de pagamentos Brasil-Romênia. O teor desse Ofício foi transmitido pelo Senhor Ministro dos Transportes ao Senhor Ministro da Fazenda (Aviso nº 97/SG/GB/72, de 14 de setembro de 1972), solicitando o pronunciamento do mesmo ao respeito da transação em tela. A solicitação foi atendida pelo Aviso nº 139, de 11 de maio de 1973, em que o Senhor Ministro da Fazenda comunicava ao Senhor Ministro dos Transportes que, "em princípio, a operação favorece os objetivos de comércio exterior do país", cabendo à RFFSA, em consequência, "examinar os aspectos técnicos da proposta de venda da Romênia, para decisão sobre sua conveniência, após o que seria analisada a adequação da transação aos interesses da produção nacional similar".

(6) O assunto veio transmitido à Rede por despacho do Sr. Secretário Geral do Ministério dos Transportes, datado de 15 de maio de 1973, tendo o Sr. Presidente da Rede, pelo Ofício nº 290/PRF/73, de 7 de junho de 1973, solicitado do Senhor Ministro dos Transportes "autorização para encetar entendimentos diretos com o proponente visando o exame de aspectos técnicos e econômicos da operação, inclusive prazos de entrega, em função das especificações do material rodante que lhe serão apresentadas". Essa autorização foi expressamente concedida ainda por despacho do Secretário-Geral daquele Ministério, e transmitida à Rede em 13 de junho de 1973. Datam dessa época, em consequência, os estudos a que se referiu o então Diretor Bento Lima quando recomendou à Diretoria Colegiada a aquisição daquele equipamento.

(7) É fora de dúvida, portanto, que a Rede, há longo tempo, vem examinando e discutindo não apenas a conveniência da transação como os aspectos técnicos da mesma. O antecedente que marcou o início desses estudos é o Ofício que os Srs. Superintendentes de Engenharia e do Material, conjuntamente, dirigiram ao sr. Presidente da Rede (Ofícios 977-SPE/73 e 106-SPM/73, de 31 de maio de 1973, sugerindo a seguinte linha de comportamento:

"a) definição, pela Superintendência dos Transportes, das quantidades e tipos de vagões desejados, bem como dos prazos dentro dos quais deverão os mesmos serem fornecidos;

b) solicitação à Legação da República Socialista România para que a mesma, de posse da definição acima referida e das correspondentes especificações técnicas do material, essas a serem fornecidas pela SPE, complemente os termos de sua proposta nº 21.861/7/9/72, endereçada ao Exmº Sr. Ministro dos Transportes; deverão, agora, ser indicados os preços, as condições de pagamento, e os prazos de fornecimento do material;

c) uma vez de posse da proposta completa, da Legação da República Socialista România, como acima referido, a RFFSA poderá manifestar-se definitivamente sobre a conveniência da aceitação, no que lhe diga respeito, da transação comercial em causa".

(8) Definidas as especificações a que se referiram os srs. Superintendentes de Engenharia e do Material na alínea "a" do pré-citado ofício, a Rede efetivamente solicitou do Sr. Conselheiro Comercial da Legação da República Socialista România a apresentação de uma proposta completa e detalhada de fornecimento dos vagões em referência (confira-se Ofício nº 344/PRF/73, de 27 de junho de 1973), e foi atendida pelo Ofício nº 2.740, de 1º de outubro de 1973, capeando a oferta da empresa romena "Mecano Export Import" para a fabricação e fornecimento de 2.900 vagões ferroviários, de diversos tipos.

(9) Esboça-se, a partir desse momento, o primeiro efeito vinculatório do negócio jurídico, dito, com aquela oferta negócio jurídico unilateral, preso nas malhas do artigo 1.080 do Código Civil: "a proposta de contrato obriga o proponente, se o contrário não resultar dos termos dela, da natureza do negócio ou das circunstâncias do caso". É a políctação, o convite ao contrato, obrigatório para o proponente tanto que não ocorram, como não ocorreram, quaisquer das hipóteses previstas no artigo 1.081 do Código Civil. Vinculou-se a Mecano Export Import à proposta apresentada, e nem mesmo o fato de não ter a Rede se pronunciado sobre a mesma no prazo que se lhe consignou, invalida aquele efeito vinculatório a que acima nos referimos, dadas as manifestações inequívocas da própria Mecano Export Import no sentido da efetiva renúncia ao prazo de validade da proposta. Não há que falar em negócio jurídico bilateral, que o mesmo, ao tempo, evidentemente, não se consumara. Mas a vinculação inicial, essa, existiu.

(10) O exame da proposta da empresa romena foi realizado pelo Grupo de Trabalho designado pela RP (Resolução da Presidência) nº 37/73, de 15 de outubro de 1973. O primeiro pronunciamento desse Grupo parece desaconselhar a operação, eis que os preços apresentados, em confronto com os da indústria nacional recentemente submetidos ao crivo de uma concorrência pública, eram elevados. De mais a mais, os preços unitários propostos estavam "vinculados às quantidades oferecidas, não deixando à Rede flexibilidade para alterar tais quantidades no sentido de melhor atender às suas necessidades, à época da efetivação da eventual aquisição". Finalmente, não houve possibilidade de avaliar a capacidade técnica da indústria romena."

(11) Esse Grupo de Trabalho foi solicitado, diretamente pelo Presidente da Rede, a se pronunciar sobre diversos pontos insuficientemente esclarecidos por ocasião do estudo preliminar, e o Sr. Presidente da Rede, pelo Ofício nº 55/PRF/74, de 24 de janeiro do corrente ano, transmitiu todas essas dúvidas ao Senhor Ministro dos Transportes, inclusive as relacionadas com os aspectos financeiros da transação. Cientificado, por Ofício de 31 de janeiro de 1974, do Sr. Presidente da Rede (Ofício 65/PRF/74), de que o referido Grupo de Trabalho havia oposto algumas restrições à proposta apresentada pela empresa romena, apressou-se o Sr. Conselheiro Comercial da Romênia (Ofício nº 4.347, de 8-2-74), em nome da Mecano Export Import, a retificar a proposta anteriormente apresentada, aceitando

— exceção feita apenas à questão do preço unitário dos vagões, que ficou mantido — todas as ponderações formuladas pela Rede.

(12) Parece-nos razoável, portanto, à vista do andamento das negociações, que a empresa romena supusesse o propósito da Rede de concretizar a aquisição daqueles vagões, ainda mais porque aquele fabricante havia concordado com todas as restrições opostas por sua eventual e futura compradora. Datam dessa época, ou pouco antes, as negociações da empresa romena com a Companhia Comércio e Construções, designada para a montagem final dos vagões, e com os industriais dispostos a fornecer, do lado brasileiro, os componentes indispensáveis àquela montagem. E para afastar a alegação, gravíssima sob todos os aspectos, de que os preços romenos eram superiores aos ofertados pela indústria nacional, a Mecano Export Import apresentou à Rede uma longa análise comparativa de preços, concluindo em sentido diametralmente oposto ao entendimento manifestado pelo referido Grupo de Trabalho. E com a apresentação, já em 4 de março de 1974 (Ofício 4.490, do Sr. Conselheiro Comercial Vasile amfir, de uma lista de fornecimentos de vagões realizados em diversas épocas e para diversos compradores, esgotaram-se as providências da Mecano Export Import no sentido de afastar os óbices que dificultavam a concretização do negócio.

(13) A Rede não ficou inativa durante todo esse longo período, chegando mesmo a solicitar da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro (Ofício nº 2.306, de 30 de outubro de 1973, subscrito por membro daquele Grupo de Trabalho) a apresentação de proposta para a realização de transporte marítimo dos componentes de origem estrangeira indispensáveis à montagem final dos 2.900 vagões. Essa solicitação foi atendida pela carta nº DC-8620-760/73, de 14 de novembro de 1973, constando do processo, detalhadamente, proposta do Lloyd Brasileiro para a realização do transporte marítimo daqueles componentes.

(14) A análise aprofundada da proposta romena levou aquele mesmo Grupo de Trabalho a um novo pronunciamento, datado de 28 de fevereiro do corrente ano, que deve de ser tido como a peça fundamental que inspirou a Diretoria Colegiada da Rede a decidir a aquisição dos vagões em causa. Sobre considerar, nesse novo estudo, que todas as suas antigas objeções foram atendidas pela empresa romena, o Grupo de Trabalho reconheceu ter ficado demonstrado “que o custo médio do vagão importado será inferior ao dos nacionais para os 4 tipos considerados”. E tecendo considerações favoráveis à oferta romena aquele Grupo termina por aconselhar a aquisição proposta. Finalmente, dando contas ao Senhor Ministro dos Transportes do andamento favorável das negociações, o Sr. Presidente da Rede, pelo Ofício nº 130/PRF/74, de 12 de março de 1974, solicitou daquele Ministério fossem iniciadas gestões junto ao Ministério da Fazenda com vistas à concessão de recursos financeiros indispensáveis ao pagamento da parcela inicial do preço. Em seguida, a decisão da Rede, já comentada, e a comunicação, diretamente dirigida ao Sr. Conselheiro Vasile Zamfir pela carta nº 163/PRF/74, de 27 de março de 1974, de que

“a Diretoria da RFFSA, nos termos da DD. nº 105/74, de 25-3-74, decidiu aprovar a aquisição de 2.900 (dois mil e novecentos) vagões da “MECANO EXPORT IMPORT”, abaixo discriminados, com base na proposta da referida firma e segundo as condições contratuais a serem estabelecidas.”

(15) A comunicação, feita à empresa romena por intermédio do Sr. Conselheiro Comercial da Romênia, de que a sua proposta, inequívoca e exaustivamente examinada pela Rede, foi aceita — é o fato incontornável que caracterizou o aperfeiçoamento do negócio jurídico bilateral. Foi nesse momento que a polêmica, vinculatória da Mecano Export (Código Civil, artigo 1.080), transformou-se em

contrato, vinculatório de ambas as partes. A relação jurídica, de então para cá, passou a sujeitar-se às regras que disciplinam as obrigações de fazer, notadamente ao preceito do artigo 879 do Código Civil, nestes termos:

“Se a prestação do fato se impossibilitar sem culpa do devedor, resolver-se-á a obrigação; se por culpa do devedor, responderá este pelas perdas e danos.”

(16) Parece-nos, vênha devida, e examinado o problema à luz dos aspectos exclusivamente jurídicos, inoportuno o desfazimento do negócio. Todos os pontos essenciais da transação, sejam os relacionados com as quantidades, com as especificações técnicas, com os prazos de entrega e até mesmo com os preços foram amplamente examinados e discutidos. A tramitação do processo, longa e demorada, permitiu à Rede uma decisão suficientemente lastreada. A negociação, constantemente informada ao Ministério dos Transportes, prosseguiu, sempre, documentada em papéis cujo conhecimento, seja através de certidão seja mediante requisição judicial, irá fatalmente enfraquecer a posição da Rede no momento em que tiver de suportar investida de seu co-contratante. A Rede vinculou-se à contratação e, como pessoa jurídica de direito privado, terá de responder, ainda que a revogação daquela decisão seja expressamente determinada pelo Senhor Ministro dos Transportes, à ação judicial que eventualmente vier a ser instaurada. A ação fatalmente virá alicerçada no preceito do artigo 159 do Código Civil, segundo o qual “aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano”. A reparação desse dano, levando-se em linha de conta o sistema de economia dirigida a que se vincula a empresa Mecano Export Import — é inestimável. Parece-nos perfeitamente justificável o receio de que a postulação venha agigantada à força de dados cuja exatidão não possa ser contestada. Esse receio é tanto mais justificável quanto é sabido que, anteriormente — ao ensejo da instauração de um Juízo Arbitral, na Suíça, tendente a solucionar pretensão indevida da empresa iugoslava Metalexport — a postulação da nossa co-contratante, também empresa estatal, lastreava-se em verbas de aferição difícilíssima, tais como “alteração forçada do curso de laminação” e “congestionamento do espaço da Usina”.

Em conclusão:

A revogação da Decisão de Diretoria nº 105, de 25 de março de 1974, poderá sujeitar a Rede a uma ação judicial tendente à reparação dos danos e prejuízos que vierem a ser apurados. Examinados os fatos que precederam aquela decisão e os princípios que regulam a vinculatoriedade decorrente dos negócios jurídicos bilaterais — contratos preliminares que vinculam o devedor à prestação do fato a que se obrigou (Pontes de Miranda, “Tratado de Direito Privado”, vol. 48, págs. 47 e segs; M.I. Carvalho de Mendonça, “Doutrina e Prática das Obrigações”, volume II, págs. 165/167) — não encontramos fomento jurídico capaz de justificar a pretendida revogação daquela decisão. Se a atual conjuntura do comércio exterior, ou razões outras, desindicam a realização do negócio, entendemos de boa conveniência que a Rede condicione a sua decisão a uma determinação expressa do Senhor Ministro dos Transportes, o que lhe possibilitará uma atuação regressiva contra a União Federal na eventualidade de vir a empresa a ser condenada a reparar os danos ajuizados pela Mecano Export Import.

As conclusões deste parecer não afastam, ao contrário, aconselham qualquer tentativa, junto à empresa romena, de um acordo razoável.

Salvo melhor juízo, é o nosso parecer.

Rio de Janeiro, 28 de maio de 1974. — Otto Eduardo Vizeu Gil, Advogado.

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Ofício nº 252/SAC

Em 5-6-1974

Do Procurador Geral da Fazenda Nacional
Ao Comandante José Carlos Franco de Abreu
DD Secretário Executivo da Secretaria-Geral do
Ministério dos Transportes.
Assunto: Aquisição de vagões no estrangeiro.

Senhor Secretário-Executivo,

Tenho a satisfação de acusar o recebimento de seu Ofício nº 00881 56/GB/74 de hoje, relativo à consulta sobre o grau de comprometimento da RFFSA com as firmas "MECANO EXPORT IMPORT" e "RUDNAP EXPORT IMPORT", acerca da aquisição de 5.900 vagões.

A respeito do assunto transmito-lhe cópia da nota elaborada pelo Assessor Cyro Freire Cury, cujos termos adoto e subscrevo.

Por outro lado, os termos das cartas nºs 161/PRF/74 e 163/PRF/74, ambas de 27 de março de 1974, da Rede Ferroviária Federal, dirigidas, respectivamente, ao Conselheiro Comercial da Legação da República Socialista Romênia e a RUDNAP, não deixam quaisquer dúvidas sobre o completo comprometimento daquela entidade com aqueles fornecedores.

As cartas de aprovação das aquisições, nos termos das propostas apresentadas completam o vínculo obrigacional e constituem compromissos efetivos para aquela ferrovia federal.

Colocando-me à sua disposição para quaisquer outros esclarecimentos, valho-me da oportunidade, Senhor Secretário-Executivo, para renovar-lhe os meus protestos de estima e consideração. — **Moacyr Lisboa Lopes**, Procurador-Geral da Fazenda Nacional.

CARTA Nº 766/PRF/74

Rio de Janeiro, 7 de outubro de 1970.

Exmº Sr.

General Dyrceu Araújo Nogueira

Digníssimo Ministro de Estado dos Transportes
Brasília — DF.

Senhor Ministro

Com referência às aquisições de vagões junto às firmas RUDNAP EXPORT IMPORT, da Iugoslávia e MECANO EXPORT IMPORT, da Romênia, tratadas nos processos nºs. 405.289 e 402.097, desta Empresa, cumpro-me, além dos esclarecimentos anteriormente levados ao conhecimento de V. Exª, prestar as seguintes informações:

— Quando do início do mandato da atual Diretoria, achavam-se pendentes de formalização os contratos reguladores das citadas aquisições.

— Essas aquisições, conforme avisos nºs. 139, de 11 de maio de 1973, e 444, de 23 de outubro de 1973, do então Titular da Pasta da Fazenda ao antecessor de V. Exª, deveriam ser processadas independentemente de concorrência, eis que tinham por objetivo atender problemas de macroeconomia, vinculados às relações do comércio com aqueles dois países.

— Com tais fundamentos, e visando a prosseguir na formalização dos ajustes com as duas referidas firmas, o assunto foi submetido à elevada consideração de V. Exª que, em face do Ofício nº 258/SAC, de 5 de junho de 1974, expedido pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional, houve por bem autorizar, através do TELEX nº 230-B, de 12 de junho do corrente ano, a celebração dos aludidos contratos.

— Em consequência, a 24 de junho do ano em curso, firmou a RFFSA os contratos nºs. 036/74 e 037/74, que vieram a disciplinar, respectivamente, os negócios com as duas empresas de início mencionadas.

2. Na ocasião em que a atual Diretoria analisou os negócios que vieram a ser objeto daqueles dois contratos, ficou ela cientificada de que:

a) fazendo-se a projeção dos preços para a época das entregas, as propostas das duas firmas, romena e iugoslava, apresentaram preços superiores aos anteriormente oferecidos pelos fabricantes nacionais, inclusive, em licitação que na ocasião se realizava.

b) com as garantias de entrega rigorosamente de acordo com os cronogramas estabelecidos, os fornecedores, rumeno e iugoslavo, contornaram os obstáculos que fatalmente haviam de surgir, caso fosse a encomenda adjudicada às firmas nacionais, diante das dificuldades por estas apontadas, no que respeita à obtenção de matérias-primas e acessórios, havendo inclusive, pretendido elas que a RFFSA assumisse a obrigação de obter chapas, perfilados e mesmo sucata, além da importação de outros insumos não disponíveis no País.

c) os fabricantes nacionais já se encontravam, naquela oportunidade, com sua capacidade de produção — que era estimada em 6.000 vagões por ano — praticamente absorvida com as encomendas que antes lhes haviam sido feitas, quer pela RFFSA, quer pela FEPASA e CVRD, para suas necessidades imediatas, sem contar com os pedidos também feitos aos mesmos fabricantes, para fornecimento de peças de reposição, ou destinadas a recuperação da frota existente, como truques, engates, rodas etc.

d) os preços do material encomendado à Romênia e à Iugoslávia eram, de certa forma, irrealizáveis, pois apenas sujeitos às oscilações do dólar-convenio enquanto que as propostas das firmas nacionais continham preços variáveis em função de fórmulas especiais de reajustamento.

e) os cronogramas de entrega dos fabricantes estrangeiros estipulavam fornecimentos de vagões a partir do 5º mês, e se a eficácia dos contratos ocorresse no mês de julho/1974, como inicialmente previsto, ainda neste exercício poderia dispor a RFFSA de número de vagões constantes dos respectivos cronogramas.

f) esses fatos, dentre outros, aliados ao consenso da macroeconomia, deveriam certamente ter norteado a decisão das autoridades do Governo anterior, dando origem aos atos da passada Diretoria.

3. A atual diretoria da RFFSA, diante de tais circunstâncias, das quais cabe ressaltar o consenso da macroeconomia e, fundamentalmente, o pronunciamento, já acima referido, do Sr. Procurador-Geral da Fazenda Nacional, não teve outra solução senão celebrar os contratos com as duas firmas de início mencionada depois de devidamente autorizada por V. Exª.

4. Encontra-se em estudo, presentemente, na RFFSA, proposta de fornecimento, pela indústria nacional, de 3.300 vagões, em vista de convênio assinado com o BNDE para financiamento, visando a fabricação de vagões quer para a RFFSA, quer para outras ferrovias nacionais.

5. Releva notar que na proposta que apresentaram, constam preços unitários com cláusula de reajustamento até a época das entregas, cujos valores, no momento superam o das propostas romena e iugoslava, conforme se verifica no rodapé do Quadro II.

6. Ainda sob a matéria em apreço esta Diretoria deseja esclarecer que:

a) a firma Ferragens Santos S/A, compareceu à licitação a que se refere a Concorrência Pública Internacional nº 16/73, com proposta para fornecimento de vagões importados, não sendo classificada, em qualquer dos seus itens, pela comissão julgadora.

b) durante o período em que era examinada a conveniência de serem aceitas as propostas das duas firmas europeias, considerando o interesse da macroeconomia, a RFFSA recebeu nova proposta de

fornecimento de vagões importados, de fabricação norte-americana, formulada por Ferragens Santos S/A., mediante financiamento. Em consequência, a Diretoria decidiu não examinar tal proposta por julgá-la inoportuna, visto não atender aos interesses da macroeconomia do país, sendo o proponente esclarecido de que, em nova oportunidade, poderia ela voltar ao assunto.

7. Outro esclarecimento que a Diretoria julga oportuno levar ao conhecimento de V. Ex^a diz respeito aos atrasos que vêm ocorrendo, por parte da indústria nacional de fabricação de vagões, no cumprimento dos seus cronogramas de entrega dos contratos em vigor, celebrados com a RFFSA, sob a alegação de que não vêm obtendo insumos em tempo hábil.

8. Desta forma, com as razões apresentadas, pretende a Diretoria da RFFSA ter atendido à solicitação de V. Ex^a, com respeito ao assunto em foco.

A Sua Excelência o Senhor
Coronel Mário David Andreatza
DD. Ministro de Estado dos Transportes

AI-23/73-AVISO—GB Nº 139

Em 11 de maio de 1973

Senhor Ministro

Em resposta ao Aviso nº 97, de 14 de setembro passado, pelo qual Vossa Excelência me consulta sobre operação proposta à Rede Ferroviária Federal S.A. pelo Governo da República Socialista da Romênia, aprez-me encaminhar-lhe o anexo processo, no qual se contém a manifestação favorável de outra parte interessada na transação, a Companhia Vale do Rio Doce.

Assim sendo e considerando que, em princípio, a operação favorece os objetivos de comércio exterior do País, caberia à RFFSA examinar os aspectos técnicos da proposta de venda da Romênia, para decisão sobre sua conveniência, após o que seria analisada a adequação da transação dos interesses da produção nacional similar.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência meus protestos de elevada estima e consideração. — Antônio Delfim Netto, Ministro.

Em 14 de setembro de 1972

AVISO Nº 97 45/65/72

Senhor Ministro

O Ministério dos Transportes tem recebido constantemente propostas para o fornecimento de materiais e equipamentos necessários aos serviços da Rede Ferroviária Federal S/A — RFFSA, dentro de esquemas financeiros ajustados a acordos comerciais externos celebrados, principalmente, com o objetivo de incentivar a exportação de produtos brasileiros.

2. Em diferentes oportunidades passadas, a RFFSA que, como é do conhecimento de V. Ex^a, cooperar na adoção de meios de agressividade para a política de comercialização externa do café, através de aquisições diversas, todas processadas como contrapartida do intercâmbio comercial.

3. A República Socialista da Romênia, através de seu Conselho Comercial no Brasil, acabou de enviar a este Ministério proposta, inclusa por cópia, para fornecimento de vagões, recebendo, em troca, minério de ferro brasileiro.

4. Envolvendo a matéria, também, o aspecto econômico, refletido no incremento de nossas relações comerciais com aquele País, solicito a V. Ex^a a manifestação dessa Secretaria de Estado a respeito da transação em tela. Só julgada por V. Ex^a, de interesse de nossa macroeconomia, a RFFSA procederá ao exame detalhado do assunto, no tocante ao equipamento ferroviário oferecido.

Aproveito a oportunidade, para renovar a V. Ex^a meus protestos de estima e consideração.

A S. Ex^a o Senhor Doutor Antônio Delfim Netto
Ministro de Estado da Fazenda.

Em 23 de outubro de 1973

AI-76/73-AVISO-GB nº 444/73

A Sua Excelência o Senhor Ministro Mário David Andreatza
DD. Ministro de Estado dos Transportes

Senhor Ministro

Encaminho a Vossa Excelência, em anexo, cópia de Nota do Senhor Embaixador da Iugoslávia relativa a uma proposta de 24 de maio de 1973, da firma RUDNAP para venda de vagões à Rede Ferroviária Federal S.A.

2. Estando os representantes daquele país em negociações com o Instituto Brasileiro do Café para novas compras do produto brasileiro, parece conveniente que a RFFSA, caso efetivamente interessada em novo contrato com os fornecedores iugoslavos, entre em entendimento direto com o IBC sobre a eventual operação.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência meus protestos de elevada estima e consideração. — Antônio Delfim Netto, Ministro.

97-1/73

Brasília, 14 de agosto de 1973

Senhor Ministro de Estado,

Tenho a honra de me dirigir a Vossa Excelência a fim de levar à sua consideração a minha preocupação quanto a continuidade do incremento das relações comerciais entre o Brasil e a Iugoslávia, que ultimamente tem sofrido acentuada redução em seu impulso, que caracterizou as operações nos anos de 1970/1971.

Como certamente é do seu conhecimento, a balança comercial entre os nossos dois países apresenta um saldo negativo de aproximadamente 35 milhões de dólares para a Iugoslávia, saldo este que deveria ser coberto a curto prazo por aquisições brasileiras no mercado iugoslavo, a fim de que possa ser retomado o intercâmbio nos moldes que tanto interessam aos dois países.

Tomo a liberdade de fazer referência especial às transações efetuadas no passado, que apoiadas pelo excelente entrosamento entre as empresas iugoslavas encarregadas de aquisição de café brasileiro e o Instituto Brasileiro do Café, facilitaram sobremaneira a concretização de negociações benéficas a diversos setores, tanto no Brasil como na Iugoslávia.

Operação marcante nesse sentido foi o último fornecimento de 1750 vagões de carga contratado entre a empresa Rudnap Export-Import, de Belgrado, e a Rede Ferroviária Federal S.A., que se encontra em plena fase de execução a inteiro contento do comprador brasileiro.

É importante citar, nesta oportunidade, que a transação em pauta, no montante de US\$ / IUG 40 milhões, beneficiou grandemente a indústria nacional, bem como o mercado de mão-de-obra. É que, tendo sido adquiridas componentes parciais de fabricação iugoslava, os restantes foram adquiridos no mercado nacional, sendo que, ainda, foram confiadas a firmas especializadas brasileiras, em convênio com a empresa fornecedora, a montagem dos vagões e a sua entrega à Rede Ferroviária Federal S.A.

Desta forma, aproximadamente 38% do valor total da operação reverteram em benefício direto de indústrias brasileiras, proporcionando a transação financiada benefício ao cliente consumidor, sem falar da viabilidade, assim criada, no sentido da ampliação da área da aquisição de café brasileiro por parte da Iugoslávia.

Agora apresenta-se novamente a possibilidade de participar a indústria iugoslava — nos moldes da operação anteriormente citada — do programa de expansão do parque ferroviário brasileiro, que atualmente se ressentia da necessidade imediata de aproximadamente 8 mil vagões de carga.

Acredito, Senhor Ministro, que uma nova operação no valor idêntico ao da primeira, ou possivelmente até superior a mesma, dará a Iugoslávia novas condições no sentido da retomada de enten-

dimentos com o IBC para aquisição maciça de café brasileiro. Da mesma forma que na operação anterior, isso proporcionará uma nova série de conveniências à indústria nacional e ao mercado brasileiro de mão-de-obra.

É nesse sentido, Senhor Ministro de Estado, que venho solicitar o apoio do Ministério da Fazenda para que, mediante gestões junto aos Ministérios da Indústria e Comércio e dos Transportes, seja facilitada a aceitação da proposta de 13 de setembro de 1972, respectivamente de 24 de maio de 1973, feita pela empresa Rudnap à Rede Ferroviária Federal S.A.

Antecipando os meus agradecimentos, sirvo-me do ensejo para reiterar a Vossa Excelência Senhor Ministro de Estado, os protestos de minha mais subida consideração e apreço.

O Embaixador — (Mirko Ostojić).

À Sua Excelência

O Senhor Professor Antônio Delfim Netto
Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda
Nesta

Rio de Janeiro, 24 de abril de 1974

Nº 233/PRF/74

Exmº Sr.

General Dirceu de Araújo Nogueira
Digníssimo Ministro de Estado dos Transportes
Brasília — DF

Senhor Ministro

Em aditamento aos esclarecimentos prestados pela Carta nº 220/PRF/74, cumpre-nos comunicar à V. Exª que voltaram a comparecer à Rede os representantes da Indústria Nacional de fabricação de vagões, informando-nos que estavam habilitados a produzir os 5.900 vagões, objeto de fornecimento por fabricantes iugoslavos e romenos. Ponderam, no entanto, aqueles representantes, que, para cumprir o programa de fabricação, tornar-se-ia necessária a importação de chapas e perfis, em valor correspondente a cerca de 13% do valor total da encomenda.

Não apresentaram qualquer modalidade de financiamento que propiciasse à Rede efetivar, no momento, a aquisição de outros 5.900 vagões, além daqueles já ajustados com a indústria estrangeira pelas cartas endereçadas pela Presidência da Rede aos fabricantes iugoslavos e romenos, cujas cópias estão anexas a este.

De acordo com o exposto acima e tendo em vista as limitações orçamentárias da Rede, pretende esta Presidência prosseguir na formalização dos contratos com a indústria estrangeira, em estrita consonância com as determinações emanadas do Governo anterior, com vistas ao equilíbrio da balança comercial, submetendo, no entanto, o assunto à elevada consideração de V. Exª.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar à V. Exª a expressão do nosso mais alto apreço e particular estima. — Milton Mendes Gonçalves, Presidente.

Nº 433 334

Anexos: cartas 161 e 163/PRF/74 (cópias)

Rio de Janeiro, 27 de março de 1974

Nº 161/PRF/74

Ilmos. Srs.

RUDNAP EXP. IMP.
Av. Almirante Barroso, 63/1.217
Nesta

Prezados Senhores

Ref. s/carta de 20-3-74.

Valho-me da presente para comunicar a V. Sas. que a Diretoria da RFFSA decidiu, nos termos da DD nº 105/74, de 25-3-74, apro-

var a aquisição de 3.000 (três mil) vagões da "Rudnap Export Import" abaixo discriminados, com base na proposta dessa firma e segundo as condições contratuais a serem estabelecidas:

a) Vagão fechado, metálico, revestido, bitola de 1,00m, peso bruto máximo de 80.000 kg, obedecendo ao projeto de especificação nº SPE/DM-04-R/73 ...	1.000
b) Vagão p/transporte de pedra, bitola de 1,00m, com peso bruto máximo de 80.000 kg, obedecendo ao projeto de especificação nº SPE/DM-02/72.	800
c) Vagão gôndola, de fundo móvel, bitola de 1,00m, obedecendo a descrição técnica da fábrica de vagões KRALJEVO (Iugoslávia) referência FVK 01-20-4248, aprovada pela RFFSA.	800
d) Vagão tanque com capacidade de 60m³, bitola de 1,00m, obedecendo a especificação nº SPE/DM-04-R/71 (1ª revisão — 1973).	400

Total 3.000

Atenciosamente — Antonio Andrade de Araújo, Presidente.

Rio de Janeiro, 27 de março de 1974

Nº MD/PRF/74

Ilmº Sr.

Dr. Vasile Zampir
MD. Conselheiro Comercial
Legação da República Socialista România
Rua Cosme Velho, 526
Nesta

Senhor Conselheiro

Valho-me da presente para comunicar a V. Sa. que a Diretoria da RFFSA decidiu, nos termos da DD nº 105/74, de 25-3-74, aprovar a aquisição de 2.900 (dois mil e novecentos) vagões da "Mecanoexportimport" abaixo discriminados, com base na proposta da referida firma e segundo as condições contratuais a serem estabelecidas:

a) Vagão fechado, metálico, revestido, peso bruto máximo de 100.000 kg, bitola de 1,60m.	1.500
b) Vagão gôndola, de fundo móvel, peso bruto máximo de 80.000 kg, bitola de 1,00m.	700
c) Vagão fechado, metálico, revestido, peso bruto máximo de 80.000 kg, bitola de 1,00m.	700
Total	2.900

Atenciosamente. — Antonio Andrade de Araújo, Presidente.

Rio de Janeiro, 16 de abril de 1974

Nº 220/PRF/74

Exmº Sr.

General Dirceu de Araújo Nogueira
DD. Ministro dos Transportes
Brasília — DF

Senhor Ministro

Em cumprimento a determinação de V. Exª, vimos apresentar um relatório pertinente às reivindicações formuladas pela indústria nacional de fabricação de vagões no que se refere à colocação de en-

comenda de veículos ferroviários, pela RFFSA, em indústrias estrangeiras.

Em recente reunião que mantivemos com os representantes da indústria nacional do setor, tivemos a oportunidade de localizar que aquela encomenda à indústria estrangeira deveria ser de conhecimento geral, eis que a indústria nacional teria sido consultada para colaborar na montagem dos vagões e do fornecimento de parte de seus componentes.

Naquela ocasião foi reafirmado pelos preditos representantes que a capacidade global anual da indústria nacional no tocante a produção de tais veículos ferroviários é de 6.000 unidades, da qual já comprometimos, em duas compras recentes, 5.000 vagões, cuja previsão de entrega é de 1.500 unidades neste exercício, 2.900 no de 1975, e os restantes 600 em 1976.

No momento processa-se na RFFSA a realização de concorrência internacional para a aquisição de mais 2.000 vagões, com plena oportunidade de licitação pela indústria nacional e, dessa forma, se vencedora, ficaria esta indústria com sua capacidade de produção amplamente utilizada.

As encomendas no exterior colocadas em atenção às determinações ministeriais, com vistas ao equilíbrio da balança comercial, compreendem o fornecimento de 3.000 vagões por indústria iugoslava e 2.900 pela da România, com cronograma de entrega de 2.000 unidades em 1975, e 3.900 em 1976, condicionado a eventuais assinaturas e eficácias de contrato para maio de 1974.

Cientificados ficaram também os representantes da indústria nacional de que nosso programa quinquenal prevê a necessidade total de 18.000 vagões, dos quais comprometidos estão 5.000 com a indústria nacional, 5.900 com a estrangeira e pendentes 2.000 vagões da licitação acima mencionada, sendo certo ainda que, a curto prazo, cogitamos de programar novas concorrências para mais 5.000 unidades.

Pleiteia ainda a indústria nacional que lhe concedamos prazo para o estudo da viabilidade de outro fornecimento de 5.900 vagões em condições semelhantes concedidas pela indústria estrangeira e de financiamento compatível com a situação da Rede, sabedores que são de que não possui esta Empresa, no momento, capacidade para suportar os encargos de novas aquisições.

Ainda na ocasião da reunião em causa a Rede encareceu aos representantes da indústria nacional que abreviassem os prazos de entrega previstos para o fornecimento de peças acessórias, necessárias à reposição dos nossos estoques, recebendo posteriormente, esta Empresa, em contrapartida, solicitação para que fornecesse sucata em volume compatível com as encomendas em Carteira e daquelas pertinentes a eventuais futuras compras, já que, segundo os mesmos, a indústria nacional se ressentia da falta de matéria-prima.

Cumpre-nos esclarecer a V. Ex^a, ainda sobre o assunto, que ficou estabelecida a realização de nova reunião a ser efetivada brevemente.

Valemo-nos da oportunidade para renovar a V. Ex^a a expressão do nosso mais alto apreço e particular estima. — **Milton Mendes Gonçalves**, Presidente

Anexo: Proc. 49.574/72-MT

Gab. Min. dos Transportes ESE DF NR 2308 — 12-06-74 — 19:00 Hrs.
OF.

GEN. Milton Mendes Gonçalves
Presidente da Rede Ferroviária Federal S.A.
Rio — GB

Telex nº 341/93 VG de 12 junho 74 pt por determinação do Sr. Ministro VG fica autorizada essa empresa a prosseguir na formalização dos contratos referidos no Ofício NR 233/PRF/74 de 24 de

abril de 1974 PT CDS SDS — Newton Cyro Braga — Secretário Geral Mintran PT
PT: Formalização dos Contratos

Ofício nº 252/SAC

Em 5-6-1974

Do: Procurador-Geral da Fazenda Nacional
Ao: Comandante José Carlos Franco de Abreu
DD: Secretário Executivo da Secretaria-Geral do Ministério dos Transportes.

Assunto: Aquisição de vagões no estrangeiro.

Senhor Secretário-Executivo,

Tenho a satisfação de acusar o recebimento de seu Ofício nº 00081 SG/GB/74 de hoje, relativo a consulta sobre o grau de comprometimento da RFFSA com as firmas "MECANO EXPORT IMPORT" e "RUDNAP EXPORT IMPORT", acerca da aquisição de 5.900 vagões.

A respeito do assunto transmito-lhe cópia da nota elaborada pelo Assessor Cyro Freire Cury, cujos termos adoto e subscrevo.

Por outro lado, os termos das cartas nºs 161/PRF/74 e 163/PRF/74, ambas de 27 de março de 1974, da Rede Ferroviária Federal, dirigidas, respectivamente, ao Conselheiro Comercial da Legação da República Socialista România e a RUDNAP, não deixam qualquer dúvida sobre o completo comprometimento daquela entidade com aqueles fornecedores.

As cartas de aprovação das aquisições, nos termos das propostas apresentadas completam o vínculo obrigacional constituem compromissos efetivos para aquela ferrovia Federal.

Colocando-me a sua disposição para quaisquer outros esclarecimentos, valho-me da oportunidade, Senhor Secretário Executivo, para renovar-lhe os meus protestos de estima e consideração. — **Moacyr Lisboa Lopes**, Procurador-Geral da Fazenda Nacional.

CONSIDERAÇÕES ESTABELECIDAS PARA ELABORAÇÃO DO QUADRO II

A) Condições originais das propostas:

1. — **Fabricantes Nacionais** — proposta conjunta da indústria nacional apresentada em 17-09-74, com vista ao Protocolo de Intenções firmado:

a) Para o Vagão Fechado, peso máximo total de 100 t, bitola 1,60m — Cr\$ 287.000,00

Para o Vagão Fechado, peso máximo total de 80 t, bitola 1,00m — Cr\$ 239.000,00

Para o Vagão Targus, capacidade de 60 m³, bitola 1,00m — Cr\$ 241.000,00

b) As entregas foram programadas admitida a formalização total dos contratos até 30-11-74.

c) Para o cálculo do preço médio reajustado em função do cronograma de entrega consideramos:

— Vagão Fechado, bitola 1,60 m, prazos médios de entrega — 14 meses

— Vagão Fechado, bitola 1,00 m, prazos médios de entrega — 14 meses

— Vagão Tanque, bitola 1,00 m, prazos médios de entrega — 10 meses

d) Em decorrência de cronograma de entrega e considerando-se a evolução do Índice Geral de Preços, coluna 1, Revista Conjuntura Econômica, para o período jan/1970 a julho/74, teremos um percentual mensal de reajustamento para a série histórica eleita de 2,15% ao mês.

e) Assim, com base no cronograma (letra c) e percentual mensal de reajuste (letra d), teremos como preços finais para os vagões, aqueles indicados no QUADRO II (anexo).

2. — Fabricantes Estrangeiros — os preços constantes dos contratos 036/74 e 037/74 (anexos por cópia), acrescidos dos encargos correspondentes a frete e seguro marítimos, encargos de natureza cambial e taxas portuárias são os constantes do QUADRO II:

a) Os preços firmes e irrevogáveis em US\$ convênio constante dos contratos acima mencionados para os tipos de vagões considerados são:

Vagão	Bitola m	Rudnap	Mecano Export
FECHADO	1,60	—	12 meses
FECHADO	1,00	14 meses	24 meses
TANQUE	1,00	16 meses	—

d) Em decorrência do cronograma de entrega e considerando-se a evolução da taxa cambial US\$ x CR\$, para o período de janeiro/1970 a julho de 1974, teremos um percentual mensal de reajustamento para a série histórica eleita de 1,001% ao mês.

e) Assim, com base no cronograma (letra c) e percentual mensal de reajuste (letra d), teremos como preços finais para os vagões, aqueles indicados no QUADRO II (anexo).

B) É necessário frisar que os prazos médios de entrega dos vagões, não sendo coincidentes, ocasionaram uma incidência de prazo de atualização maior para os veículos de origem estrangeira que aqueles aplicados aos de origem nacional.

Sendo assim, foi imposta neste aspecto uma condição mais desfavorável à proposta estrangeira que à nacional.

EXPLICAÇÃO CONTINUADA: 01/12/74

PROPOSTAS	V A G ã O	BITOLA m	QUANTIDADE	PRazo DE ENTREGA mês	MÊS CONSIDERADO COMO MÉDIO DE ENTREGA	PREÇO FOB US\$	PREÇO CIF + ENCARGOS CAMBIAIS + TAXAS POR TUAJAS EM US\$	PREÇO PARA O MÊS CONSIDERADO COMO MÉDIO DE ENTREGA À TAXA FIXADA NO LIT.
A) LITONIA - LITONIA - para fornecimento de 2.000 vagões	FECHADO - peso bruto máximo 100t	1,00	1.300	19º ao 29º	01/12/1976	31.600,00	35.057,83	Cr\$ 334.528,05
	CÔNDOLAS (DROP BOTTOM) - fundo nivel	1,00	700	14º ao 19º	Não considerado	31.600,00	25.605,09	-
	FECHADO - peso bruto máximo 10t	1,00	700	10º ao 14º	01/12/1975	29.100,00	29.710,50	Cr\$ 236.911,25
	FECHADO - peso bruto máximo 10t	1,00	1.000	7º ao 22º	01/02/1976	32.300,00	36.681,79	Cr\$ 297.459,32
B) LITONIA - LITONIA - para fornecimento de 3.000 vagões	FECHADO - peso bruto máximo 10t	1,00	300	14º ao 22º	Não considerado	34.510,00	36.563,42	-
	CÔNDOLAS (DROP BOTTOM) - fundo nivel	1,00	600	15º ao 15º	Não considerado	29.320,00	32.910,90	-
	TANQUE - de 60 m³	1,00	700	10º ao 22º	01/04/1976	33.950,00	37.721,38	Cr\$ 311.201,38
	V A G ã O	BITOLA m	QUANTIDADE	PRazo DE ENTREGA mês	MÊS CONSIDERADO PARA CÁLCULO	PREÇO DA ÚLTIMA PROPOSTA SE FECHADA DE 1974 APRESENTADA À INDÚSTRIA NACIONAL - CR\$	PREÇO REAJUSTADO PARA O MÊS CONSIDERADO MÉDIO DE ENTREGA CR\$	
C) INDÚSTRIA NACIONAL - para fornecimento de 3.500 vagões	FECHADO - peso bruto máximo 100t	1,60	350	12º ao 16º	01/02/1974	257.000,00	372.565,40	
	FECHADO - peso bruto máximo 100t (sem costilha de "fiber glass")	1,60	350	9º ao 12º	Não considerado	297.000,00	Não considerado	
	PLATAFORMA - peso bruto máximo 100 t	1,60	660	9º ao 14º	Não considerado	265.000,00	Não considerado	
	PLATAFORMA - para automóveis 0 kg peso bruto máximo 60 t	1,60	40	14º	Não considerado	254.000,00	Não considerado	
	CÔNDOLAS - para minério de ferro peso bruto máximo 116 t	1,60	350	9º ao 12º	Não considerado	295.000,00	Não considerado	
	CÔNDOLAS (DROP BOTTOM) - peso bruto máximo 100 t	1,60	300	12º ao 14º	Não considerado	275.000,00	Não considerado	
	CÔNDOLAS - de borda fixa - peso bruto máximo 100 t	1,60	250	9º ao 14º	Não considerado	278.000,00	Não considerado	
	TANQUE - de 60 m³	1,00	200	9º ao 11º	01/10/1975	241.000,00	297.435,30	
	FECHADO - peso bruto máximo 10t	1,00	600	12º ao 16º	01/12/1976	258.000,00	310.259,20	

CR\$: Para efeito de comparação de preços, foram considerados somente vagões do mesmo tipo, nas diferentes propostas.

QUADRO II

COMPARAÇÃO DA PRECIFICAÇÃO DOS VAGÕES OFERTADOS PELOS PAÍSES LÍDERES DE FORNECIMENTO

V A G ã O	BITOLA m	ROMÊNIA EXPORT IMPORT			N A C I O N A I S		
		PREÇO POSTO RFFSA	QUANTIDADE	PREÇO GLOBAL Cr\$	PREÇO POSTO RFFSA Cr\$	QUANTIDADE	PREÇO GLOBAL Cr\$
FERRO - peso bruto máximo 60 t	1,00	US\$ Rom. 29.710,50 Cr\$ 230.911,53	700	165.638.064,00	310.263,50	700	217.185.250,00
FERRO - peso bruto máximo 120 t	1,60	US\$ Rom. 35.057,00 Cr\$ 334.923,00	1.500	501.790.050,00	372.553,40	1.500	558.875.100,00
TOTAL				667.630.154,00	TOTAL		776.060.350,00

V A G ã O	BITOLA m	ROMÊNIA EXPORT IMPORT			N A C I O N A I S		
		PREÇO POSTO RFFSA	QUANTIDADE	PREÇO GLOBAL Cr\$	PREÇO POSTO RFFSA Cr\$	QUANTIDADE	PREÇO GLOBAL Cr\$
FERRO - peso bruto máximo 60 t	1,00	US\$ Jug. 36.681,79 Cr\$ 297.469,51	1.000	297.469.510,00	310.263,50	1.000	310.263.500,00
TADE - capacidade 60 m ³	1,00	US\$ Jug. 37.721,36 Cr\$ 311.201,30	700	217.840.965,00	297.464,30	700	203.226.410,00
TOTAL				515.330.275,00	TOTAL		513.490.210,00

Obs: Comparação do preço global dos vagões de mesmo tipo, ofertados pela Romênia, Jugoslávia e nacionais, nos preços editais de fornecimento:-

A) Romênia - Cr\$ 667.630.154,00
Nacionais - Cr\$ 776.060.350,00

B) Jugoslávia - Cr\$ 515.330.275,00
Nacionais - Cr\$ 513.490.210,00

15/10/1974

Nº DR/Fcbr-139/74

Para Sr. Presidente da RFFSA

Do Diretor Celso Belfort Rizz

Assunto: Processo 442.469

Senhor Presidente,

Com vistas ao atendimento do despacho do Sr. Chefe da Assessoria Rodo-Ferroviário do M.T., datado de 26 de set. de 1974, submetemos à superior apreciação de V. Ex^a, na forma solicitada, o quanto expomos a seguir com referência ao exame preliminar da matéria em espécie, a propósito do pronunciamento do Senador Franco Montoro acerca da encomenda de vagões à Iugoslávia e à Romênia:

1) Preço de Aquisição dos Vagões:

- nacional
- estrangeiro

A resposta a esta pergunta está contida nos quadros anexos a recente expediente que essa Presidência remeteu ao Exmº Sr. Ministro dos Transportes.

2) Infração do Decreto Lei nº 37/66

Diz o Decreto: "As entidades de direito público e as pessoas jurídicas de direito privado, que gozem de isenção de tributos, ficam obrigadas a dar preferência à compra de produto nacional, salvo prova de recusa ou incapacidade de fornecimento em condições satisfatórias".

A compra daqueles vagões à indústria estrangeira ocorreu em consequência dos seguintes motivos:

a) Com vistas a macroeconomia, em decorrência de negociações, em níveis ministeriais, visando a troca de produtos nacionais, por outros de procedência daqueles países;

b) Objetivo de assegurar o recebimento de material rodante nos prazos estabelecidos, a fim de poder fazer face ao incremento de transporte ferroviário, especialmente, dentre outros, ao de cereais a granel, de combustíveis líquidos, e de minerais a granel;

c) Atendimento de veículos aos corredores de exportação em fase de execução;

d) Do programa de contratação com a indústria nacional de vasto fornecimento de vagões, inclusive com o contido no Protocolo de intenções, recentemente firmado, em consequência do qual ficou a capacidade produtiva da mesma comprometida, tendo em vista outrossim, por outro lado da necessidade de suprimento de peças de reposição para os veículos ferroviários em circulação;

e) Da dificuldade de obtenção dos insumos necessários para que a indústria nacional possa vir a atender ao fornecimento dos vagões a ela adjudicado. Sobre este aspecto, os primeiros reflexos do problema fazem-se sentir, antes mesmo da indústria nacional receber as encomendas maiores, como podemos nos certificar das cópias de cartas pelas quais constata-se que os fabricantes nacionais vêm encontrando dificuldades em adquirir os insumos necessários, apelando para que, através do Ministério dos Transportes possam vir a ser atendidos nos seus suprimentos. As providências inclusive foram tomadas, tendo o Exmº Sr. Ministro dos Transportes encarecido aos titulares da Indústria e do Comércio e Fazenda, as providências cabíveis.

3) Viabilidade de importação apenas de matéria-prima em vez do produto semi-acabado.

No tocante aos pedidos já colocados na indústria nacional, e para os quais os fabricantes nacionais apelam inclusive na manutenção da isenção do imposto de importação para os insumos adquiridos no exterior, S. Ex^a o Sr. Ministro dos Transportes, em seus Avisos nºs. 96 e 103 de 10 e 16 de setembro do corrente, dirigidos ao Exmº Sr. Ministro da Indústria e do Comércio, bem como no de nº 97, de 10-9-74, dirigido ao Exmº Sr. Ministro da Fazenda, já mencionados anteriormente, preconiza as medidas necessárias ao atendimento dos pedidos pelas fábricas.

Infer-se destarte das dificuldades que se apresentam à Indústria Nacional para a fabricação daquilo que contratou, agravada ficará a situação, quando recebermos as novas encomendas previstas no Protocolo de Intenções a colocação da encomenda efetuada, **maximé** da necessidade de que vagões novos sejam incorporados à nossa fro-

ta, para fazer face ao aumento da demanda do transporte.

Sobre a viabilidade de importação de apenas matéria-prima em vez do produto semi-acabado, temos a dizer que as negociações da compra dos 5.900 vagões foram realizadas em nível ministerial.

Atenciosamente. — Celso Belfort Rizz, Diretor.

ANEXOS AO MEMO. RETROMENCIONADO

Aviso nº 103/SG do MT, datado de 16-09-74

— Carta da Material Ferroviário S.A. "MAFERSA" nº 45.09/E-2361

— Aviso nº 97/SG do MT, datado de 10-9-74

— Aviso nº 96/SG do MT, datado de 10-9-74

— Carta nº 766/PRF/74, datada de 7-10-74

— Aviso nº AI-23/73-AVISO-GB nº 139, datado de 11-5-73

— Aviso nº 97-SG/GB/72, datado de 14-9-72

— Aviso nº AI-76/73-AVISO-GB nº 441, datado de 23-10-73

— Of. nº 97-1/73, datado de 14-8-73, do Sr. Embaixador Mirko Ostojijé

— Carta nº 233/PRF/74, datada de 24-4-74, do Sr. Presidente da RFFSA

— Carta nº 161/PRF/74, datada de 27-3-74, do Sr. Presidente da RFFSA

— Carta nº 160/PRF/74, datada de 27-7-74, do Sr. Presidente da RFFSA

— Carta nº 220/PRF/74, datada de 16-4-74, do Sr. Presidente da RFFSA

— Telex nº 2308, datado de 12-6-74, do Secretário-Geral do MT

— Of. nº 252/SAC, datado de 5-6-74 do Procurador-Geral da Fazenda Nacional

— Considerações estabelecidas para elaboração do quadro II (todos os anexos em cópias xerográficas).

AVISO Nº 103/SG — EM 16 DE SETEMBRO DE 1974

Senhor Ministro

Os fabricantes de vagões COBRASMA S/A — Indústria e Comércio, Cia Industrial Santa Matilde, F.N.V. — Fábrica Nacional de Vagões S/A, Material Ferroviário S/A — MAFERSA e CIA Comércio e Construções, em carta conjunta datada de 8 de agosto, comunicaram ao Conselho de Siderurgia desse Ministério — CONSIDER — a nova ordem de prioridade para entrega de vagões para o ano de 1975, fixada pela Rede Ferroviária Federal S/A, cuja discriminação é a seguinte:

— 400 (quatrocentos) vagões-plataforma, bitola de 1,60m;

— 350 (trezentos e cinquenta) vagões gôndola, bitola de 1,60m, para transporte de minério (H.B.R.);

— 300 (trezentos) vagões gôndola, bitola de 1,60m, do tipo "drop-botton";

— 250 (duzentos e cinquenta) vagões gôndola, bitola de 1,60m, do tipo borda fixa.

A S. Exª o Senhor Doutor Severo Fagundes Gomes Ministro de Estado da Indústria e do Comércio

2 — Ainda na carta conjunta acima referida, aquelas empresas informaram que a entrega dos vagões, em 1975, depende para sua fabricação, fundamentalmente, do suprimento de laminados (chapas e perfilados) a serem fornecidos pelas Usinas Siderúrgicas Nacionais. Em consequência, impõe-se a necessidade que estas estudem, no menor prazo, a possibilidade do suprimento, durante o 1º semestre de 1975, e por conta do programa desse mesmo ano, dos laminados constantes da relação que faço anexar, independentemente do programa já acordado com as empresas fabricantes de vagões para o 2º semestre de 1974, e apresentado ao CONSIDER, em reunião realizada em Brasília, a 17 de junho do corrente ano.

3 — Tendo em vista a extrema importância que a fabricação desses vagões, em tempo oportuno, representa para o reequipamento

da frota de material rodante da Rede Ferroviária Federal S.A., indispensável ao atendimento das exportações brasileiras, solicito de V. Exª as providências necessárias no sentido de que o CONSIDER promova entendimentos junto às Usinas Siderúrgicas Nacionais, visando assegurar o suprimento dos laminados constantes da relação anexa.

Aproveito a oportunidade para apresentar a V. Exª protestos de estima e elevada consideração.

RELACÃO DE LAMINADOS

VAGÕES - TIPO (Especificação do laminado)	LAMINADOS (Ton.)		
	PERFILADOS	CHAPA GROSSA	CHAPA FINA A QUENTE
400 - PLATAFORMA			
- ASTM-A-242	1826	6.930	-
- ASTM-A-113-B	-	235	-
- ASTM-A-570	-	-	3
- Chapa Xadrez	-	-	3
- Aço Mangandês	-	4	-
- SAE-1045	-	17	-
- SAE-1050	-	17	-
350 - GÔNDOLA (HBR)			
- ASTM-A-242	1825	2.972	6
- ASTM-A-113-B	-	132	-
- Chapa Xadrez	-	-	10
- Aço Mangandês	-	12	-
- SAE-1045	-	32	-
- ASTM-A-36	12	-	-
300 - GÔNDOLA (Drop-Botton)			
- ASTM-A-242	779	4.056	-
- ASTM-A-113-B	-	191	12
- ASTM-A-570	-	-	2
- SAE-1045	-	21	-
- Aço Mangandês	-	6	-
250 - GÔNDOLA (Borda Fixa)			
- ASTM-A-242	591	3.270	-
- ASTM-A-113-B	-	159	-
- ASTM-A-570	-	-	2
- SAE-1045	-	18	-
- Aço Mangandês	-	3	-

Os materiais previstos a serem fornecidos na especificação ASTM-A-242, também poderão ser fornecidos nas especificações MTU-SAC-50 e ASTM-A-588.

MATERIAL FERROVIÁRIO S.A. "MAFERSA"

45.09/E-2361

São Paulo, 08 de agosto de 1974.

Ilmº Sr.

Gal. Newton Cyro Braga

M.D. Secretário-Geral do

Ministério dos Transportes

Brasília (DF)

Prezado Senhor:

Acusamos o recebimento de seu ofício nº 385/SG, encaminhando-nos cópia de carta dirigida pela Cia. Siderúrgica Mannesmann ao Exmº Sr. Ministro dos Transportes, na qual aquela empresa retrata a situação do fornecimento à Mafersa, de matéria-prima para rodas.

Permita-nos informar que o suprimento de matérias-primas à nossa empresa, para a fabricação de rodas e eixos ferroviários, vem-se constituindo em uma fonte de preocupações crescentes e, durante o presente exercício, já paralisamos nossa fábrica por duas vezes, em decorrência deste fator.

Dos fornecedores nacionais de matérias-primas para rodas e eixos em condições de atender nossas exigências de qualidade — Cia. Siderúrgica Mannesmann, Aços Finos Piratini, Cia. Aços Especiais Itabira — Acesita e Aços Anhanguera — apenas o primeiro vem-nos fornecendo 1.500 t. médias mensais de lingotes para fabricação de rodas, o que representa tão-somente 40% das necessidades atuais, sendo que, para a linha de eixos, não contamos atualmente com qualquer suprimento de aço. A Piratini, que vinha se firmando como fornecedora de lingotes, em decorrência da paralisação de um dos seus fornos, suspendeu as entregas e estamos receosos de que não voltem a fornecer-nos. Os demais, apesar de nossa insistência, não têm demonstrado interesse em atender-nos.

Nossa forjaria está aparelhada para a produção anual de 100.000 rodas e 8.000 eixos, números estes perfeitamente adequados às necessidades atuais das ferrovias e fabricantes de vagões, bem como a atender aos nossos programas de exportação.

A qualidade de nossos produtos, plenamente aceita e satisfatória, equivale aos similares de origem estrangeira e os preços que vimos praticando situam-se indiscutivelmente abaixo dos vigentes no mercado internacional, como ficou comprovado em recentes licitações realizadas pela RFFSA e Fepasa.

A atual carência de matéria-prima, lingotes e barras de aço reduziu nossa produção de rodas e eixos respectivamente a 40% e 0%, com o conseqüente prejuízo do mercado interno, com a suspensão das exportações e já estamos permitindo a livre importação de rodas e eixos, sabidamente a preços superiores e com a inevitável saída de divisas do País.

Ora, precisamente neste momento, as diretrizes do nosso governo estabelecem como metas o desenvolvimento do transporte ferroviário interno, a manutenção do crescimento interno e o esforço de todas as empresas para poupar divisas e até mesmo procurar trazê-las para o País, diretrizes estas que queremos cumprir, mas que os problemas apontados nos vêm impedindo de fazer.

Devemos ressaltar ainda que, após exaustiva pesquisa mundial, conseguimos importar 4.000 t. de lingotes, porém fomos surpreendidos com o cancelamento da isenção do imposto de importação, fato que, persistindo, poderá obrigar-nos ao cancelamento desta importação.

Preocupados com o panorama aqui apontado, de forma resumida e complementado com a entrevista pessoal mantida com V. Sr. através do nosso Diretor Comercial, solicitamos o apoio desse Ministério no sentido de estabelecermos uma ação conjunta, objetivando uma imediata regularização desta situação em benefício de todo o programa ferroviário do governo.

Atenciosamente. — **Jorge Muylaert de Araújo**, Diretor Presidente.

A S. Ex^a o Senhor Professor Mário Henrique Simonsen
Ministro de Estado da Fazenda

AVISO Nº 97/56 EM 10 DE SETEMBRO DE 1974

Senhor Ministro

Como tem conhecimento V. Ex^a, está o Ministério dos Transportes empenhado em realizar um vasto programa de investimentos no setor ferroviário e dentre os projetos a serem implementados está o de reequipamento da frota de vagões, de vários tipos.

2. Com aquele objetivo, a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) contratou com firmas nacionais a fabricação de vagões, cuja programação de entrega é rígida, pois que tais equipamentos devem entrar em operação em épocas determinadas, a fim de atender aos fluxos de transportes previstos.

3. A firma Material Ferroviário S/A "MAFERSA", fabricante de rodas e eixos de aço para os vagões a serem fabricados no País, em carta dirigida a este Ministério, demonstra preocupações quanto

ao suprimento de matérias-primas para a fabricação daqueles componentes pois, dentre os fornecedores nacionais em condições de atender às exigências de qualidade — Cia. Siderúrgica Mannesmann, Aços Finos Piratini, Cia. Aços Especiais Itabira — Acesita e Aços Anhanguera —, apenas o primeiro vem fornecendo 1.500 t. médias mensais de lingotes para fabricação de rodas, o que representa tão-somente 40% das necessidades atuais, sendo que, para a linha de eixos não conta a MAFERSA com qualquer suprimento de aço.

4. Tal fato determinou a necessidade de que a MAFERSA importaria lingotes de origem estrangeira, num montante de 4.000 t., após pesquisa no mercado mundial.

5. Acontece, no entanto, que vem de ser calculada a isenção do imposto de importação para a operação supracitada o que, segundo a MAFERSA, viria a se constituir em motivo para desistência da importação daquela matéria

6. Deste modo, venho solicitar de V. Ex^a mandar verificar da possibilidade de ser contida a isenção do imposto de importação para as operações de aquisição de lingotes de barras de aço para a fabricação de rodas e eixo, considerando o interesse que tal procedimento representa para a implementação da programação do setor ferroviário.

Aproveito o ensejo para renovar a V. Ex^a protestos de alta estima e distinta consideração.

A S. Ex^a o Senhor Dr. Severo Fagundes Gomes
Ministro de Estado da Indústria e do Comércio

AVISO Nº 96/SG — Em 10 de setembro de 1974

Senhor Ministro:

A Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) se acha empenhada em desenvolver o programa de reequipamento de sua frota de material rodante e, para tanto, contratou com firmas nacionais o fornecimento de vagões de vários tipos. A programação de entrega de tais equipamentos é rígida, uma vez que os vagões devem entrar em operação em épocas determinadas, a fim de atender aos fluxos de transporte previstos.

2. Como bem conhece V. Ex^a, o cumprimento dos prazos estabelecidos em contrato fica subordinado ao fornecimento de matéria-prima para confecção de eixos e rodas.

3. Sobre esse problema, vem de receber este Ministério carta da firma "Material Ferroviário S.A. — MAFERSA", na qual é expressa a preocupação da mesma quanto àquele fato, afirmando que dentre os fornecedores nacionais de matéria-prima para rodas e eixos em condições de atender às exigências de qualidade — Cia. Siderúrgica Mannesmann, Aços Finos Piratini, Cia. Aços Especiais Itabira — Acesita e Aços Anhanguera — apenas o primeiro vem fornecendo 1.500 t. médias mensais de lingotes para fabricação de rodas, o que representa tão-somente 40% das necessidades atuais sendo que, para a linha de eixos, não conta a MAFERSA, atualmente, com qualquer suprimento de aço.

4. Vale informar, também, que a MAFERSA está aparelhada para a produção anual de 100.000 rodas e 8.000 eixos, números estes perfeitamente adequados às necessidades atuais das ferrovias e dos fabricantes de vagões, esclareço, ainda, aquela firma, que face à carência de matéria-prima, lingotes e barras de aço, a sua produção de rodas e eixos ficou reduzida para 4% a 9%, respectivamente, o que representa prejuízo no atendimento do mercado interno e suspensão das exportações. Tal fato, ainda, segundo aquela empresa, tem acarretado a necessidade de importação de eixos e rodas, a preços superiores, tendo já a mesma conseguido importar 4.000 t. de lingotes, porém, com o imprevisto cancelamento da isenção do imposto de importação se verá a MAFERSA obrigada a desistir da importação.

5. Deste modo, venho solicitar de V. Ex^a o indispensável apoio deste Ministério no sentido de que aquelas firmas fornecedoras de matéria-prima para a fabricação de eixos e rodas para vagões ferroviários dediquem especial atenção à linha de produção daquela matéria-prima, a fim de que a programação de construção de vagões não sofra solução de continuidade.

6. Cumpre-me, ainda, informar que, através de Aviso encaminhado ao Exm^o Sr. Ministro da Fazenda, junto por cópia, solicitei daquela autoridade fosse estudada a possibilidade de ser isentada a MAFERSA do pagamento do imposto de importação aludido no item 3 deste Aviso, como medida complementar à solicitada à V. Ex^a, visando igualmente os objetivos almejados por este Ministério.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Ex^a protestos de alta estima e distinta consideração. — Dyrceu Araújo Nogueira, Ministro dos Transportes.

CARTA Nº 766/PRF/74

Rio de Janeiro, 7 de outubro de 1974.

Exm^o Sr.
General Dyrceu Araújo Nogueira
Digníssimo Ministro de Estado dos Transportes
Brasília — DF

Senhor Ministro

Com referência às aquisições de vagões junto às firmas Rudnap Export Import, da Iugoslávia e Mecano Export Import, da Romênia, tratadas nos processos nºs 405.289 e 402.097, desta Empresa, cumpre-me, além dos esclarecimentos anteriormente levados ao conhecimento de V. Ex^a, prestar as seguintes informações:

— quando do início do mandato da atual Diretoria, achavam-se pendentes de formalização os contratos reguladores das citadas aquisições;

— essas aquisições, conforme avisos nºs 139, de 11 de maio de 1973, e 444, de 23 de outubro de 1973, do então Titular da Pasta da Fazenda ao antecessor de V. Ex^a, deveriam ser processadas independentemente de concorrência, eis que tinham por objetivo atender problemas de macroeconomia, vinculados às relações do comércio com aqueles dois países;

— com tais fundamentos, e visando a prosseguir na formalização dos ajustes com as duas referidas firmas, o assunto foi submetido à elevada consideração de V. Ex^a que, em face do Ofício nº 258/SAC, de 5 de junho de 1974, expedido pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, houve por bem autorizar, através do Telex nº 230-B, de 12 de junho do corrente ano, a celebração dos aludidos contratos;

— em consequência, a 24 de junho do ano em curso, firmou a RFFSA os contratos nºs 036/74 e 037/74, que vieram a disciplinar, respectivamente, os negócios com as duas empresas de início mencionadas.

2. Na ocasião em que a atual Diretoria analisou os negócios que vieram a ser objeto daqueles dois contratos, ficou ela cientificada de que:

a) fazendo-se a projeção dos preços para a época das entregas, as propostas das duas firmas, romena e iugoslava, apresentaram preços superiores aos anteriormente oferecidos pelos fabricantes nacionais, inclusive, em licitação que na ocasião se realizava;

b) com as garantias de entrega rigorosamente de acordo com os cronogramas estabelecidos, os fornecedores, romeno e iugoslavo, contornaram os obstáculos que fatalmente haviam de surgir, caso fosse a encomenda adjudicada às firmas nacionais, diante das dificuldades por estas apontadas, no que respeita à obtenção de matérias-primas e acessórios, havendo, inclusive, pretendido elas que a RFFSA assumisse a obrigação de obter chapas, perfilados e mesmo sucata, além da importação de outros insumos não disponíveis no País.

c) os fabricantes nacionais já se encontravam, naquela oportunidade, com sua capacidade de produção — que era estimada em 6.000 vagões por ano — praticamente absorvida com as encomendas que antes lhes haviam sido feitas, quer pela RFFSA, quer pela FEPASA e CVRD, para suas necessidades imediatas, sem contar com os pedidos também feitos aos mesmos fabricantes, para fornecimento de peças de reposição, ou destinadas à recuperação da frota existente, como truques, engates, rodas, etc;

d) os preços do material encomendado à Romênia e à Iugoslávia eram, de certa forma, irrealizáveis, pois apenas sujeitos às oscilações do dólar-convenio, enquanto que as propostas das firmas nacionais continham preços variáveis em função de fórmulas especiais de reajustamento;

e) os cronogramas de entrega dos fabricantes estrangeiros estipulavam fornecimentos de vagões a partir do 5º mês, e-se a eficácia dos contratos ocorresse no mês de julho/1974, como inicialmente previsto, ainda neste exercício poderia dispor a RFFSA de número de vagões constantes dos respectivos cronogramas;

f) esses fatos, dentre outros, aliados ao consenso da macroeconomia, deveriam certamente ter norteado a decisão das autoridades do Governo anterior, dando origem aos atos da passada Diretoria.

3. A atual Diretoria da RFFSA, diante de tais circunstâncias, das quais cabe ressaltar o consenso da macroeconomia e, fundamentalmente, o pronunciamento, já acima referido, do Sr. Procurador-Geral da Fazenda Nacional, não teve outra solução senão celebrar os contratos com as duas firmas de início mencionada, depois de devidamente autorizada por V. Ex^a.

4. Encontra-se em estudo, presentemente, na RFFSA, proposta de fornecimento, pela indústria nacional, de 3.300 vagões, em vista de convênio assinado com o BNDE para financiamento, visando a fabricação de vagões, quer para a RFFSA, quer para outras ferrovias nacionais.

5. Releva notar que na proposta que apresentaram, constam preços unitários com cláusula de reajustamento até a época das entregas, cujos valores, no momento superam os das propostas romena e iugoslava, conforme se verifica no rodapé do Quadro II.

6. Ainda sob a matéria em apreço esta Diretoria deseja esclarecer que:

a) a firma Ferragens Santos S/A compareceu à licitação à que se refere a Concorrência Pública Internacional nº 16/73, com proposta para fornecimento de vagões importados, não sendo classificada, em qualquer dos seus itens, pela comissão julgadora;

d) durante o período em que era examinada a conveniência de serem aceitas as propostas das duas firmas européias, considerando o interesse da macroeconomia, a RFFSA recebeu nova proposta de fornecimento de vagões importados, de fabricação norte-americana, formulada por Ferragens Santos S/A, mediante financiamento. Em consequência, a Diretoria decidiu não examinar tal proposta por julgá-la inoportuna, visto não atender aos interesses da macroeconomia do País, sendo o proponente esclarecido de que, em nova oportunidade, poderia ela voltar ao assunto.

7. Outro esclarecimento que a Diretoria julga oportuno levar ao conhecimento de V. Ex^a diz respeito aos atrasos que vêm ocorrendo, por parte da indústria nacional de fabricação de vagões, no cumprimento dos seus cronogramas de entrega dos contratos em vigor, celebrados com a RFFSA, sob a alegação de que não vêm obtendo insumos em tempo hábil.

8. Desta forma, com as razões apresentadas, pretende a Diretoria da RFFSA ter atendido à solicitação de V. Ex^a, com respeito ao assunto em foco.

A Sua Excelência o Senhor
Coronel Mário David Andreazza
DD. Ministro de Estado dos Transportes

AI-23/73-AVISO-GB Nº 139 — EM 11 DE MAIO DE 1973

Senhor Ministro

Em resposta ao Aviso nº 97, de 14 de setembro passado, pelo qual Vossa Excelência me consulta sobre operação proposta à Rede Ferroviária Federal S.A. pelo Governo a República Socialista da Romênia, aprez-me encaminhar-lhe o anexo processo, no qual se contém a manifestação favorável de outra parte interessada na transação, a Companhia Vale do Rio Doce.

Assim sendo e considerando que, em princípio, a operação favorece os objetivos de comércio exterior do país, caberia à RFFSA examinar os aspectos técnicos da proposta de venda da Romênia, para decisão sobre sua conveniência, após o que seria analisada a adequação da transação aos interesses da produção nacional similar.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência meus protestos de elevada estima e consideração — Antônio Delfim Netto, Ministro

A Sua Excelência
O Senhor Antônio Delfim Netto
Ministro de Estado da Fazenda

AVISO Nº 97/48/GB/72 — EM 14 DE 9 DE 1972

Senhor Ministro:

O Ministério dos Transportes tem recebido constantemente propostas para o fornecimento de materiais e equipamentos necessários aos serviços da Rede Ferroviária Federal S/A RFFSA, dentro de esquemas financeiros ajustados a acordos comerciais externos celebrados, principalmente, com o objetivo do incentivo da exportação de produtos brasileiros.

2. Em diferentes oportunidades passadas, a RFFSA que, como é do conhecimento de V. Exª, cooperar na adoção de meios de apressividade para a política de comercialização externa do café, através de aquisições diversas, todas processadas como contrapartida do intercâmbio comercial.

3. A República Socialista Romênia, através de seu Conselheiro Comercial no Brasil, acabou de enviar a este Ministério proposta, inclusa por cópia, para fornecimento de vagões, recebendo, da troca, minérios de ferro brasileiro.

4. Envolvendo a matéria também o aspecto econômico, refletido no incremento de nossas relações comerciais com aquele País, solicito a V. Exª a manifestação dessa Secretaria de Estado a respeito da transação em tela. Se julgada, por V. Exª de interesse de nossa macroeconomia, a RFFSA procederá ao exame detalhado do assunto, no tocante ao equipamento ferroviário oferecido.

Aproveito a oportunidade, para renovar a V. Exª meus protestos de estima e consideração.

A Sua Excelência o Senhor
Cel. Mário David Andreazza
DD. Ministro de Estado dos Transportes

AI-76/73-AVISO-GB Nº 441 EM 23 DE OUTUBRO DE 1973

Senhor Ministro

Encaminho a Vossa Excelência, em anexo, cópia de Nota do Senhor Embaixador da Iugoslávia relativa a uma proposta de 24 de maio de 1973 da firma RUDNAP para venda de vagões à Rede Ferroviária Federal S.A.

2. Estando os representantes daquele país em negociações com o Instituto Brasileiro do Café para novas compras do produto bra-

sileiro, parece conveniente que a RFFSA, caso efetivamente interessada em novo contrato com os fornecedores iugoslavos, entre em entendimento direto com o IBC sobre a eventual operação.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência meus protestos de elevada estima e consideração. — Antônio Delfim Netto, Ministro

A Sua Excelência
O Senhor Professor Antônio Delfim Netto
Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda
NESTA

Nº 97-1/73 — Brasília, 14 de agosto de 1973

Senhor Ministro de Estado,

Tenho a honra de me dirigir a Vossa Excelência a fim de levar à sua consideração a minha preocupação quanto à continuidade do incremento das relações comerciais entre o Brasil e a Iugoslávia, que ultimamente tem sofrido acentuada redução em seu impulso, que caracterizou as operações nos anos de 1970/1971.

Como certamente é do seu conhecimento, a balança comercial entre os nossos dois países apresenta um saldo negativo de aproximadamente 35 milhões de dólares para a Iugoslávia, saldo este que deveria ser coberto a curto prazo por aquisições brasileiras no mercado iugoslavo, a fim de que possa ser retomado o intercâmbio nos moldes que tanto interessam aos dois países.

Tomo a liberdade de fazer referência especial às transações efetuadas no passado, que apoiadas pelo excelente entrosamento entre as empresas iugoslavias encarregadas de aquisição de café brasileiro e o Instituto Brasileiro do Café, facilitaram sobremaneira a concretização de negociações benéficas a diversos setores, tanto no Brasil como na Iugoslávia.

Operação marcante nesse sentido foi o último fornecimento de 1.750 vagões de carga contratado entre a empresa Rudnap Export-Import, de Belgrado, e a Rede Ferroviária Federal S.A. que se encontra em plena fase de execução a inteiro contento do comprador brasileiro.

É importante citar, nesta oportunidade, que a transação em pauta, no montante de USS/IUG 40 milhões, beneficiou grandemente a indústria nacional, bem como o mercado de mão-de-obra. É que, tendo sido adquiridas componentes parciais de fabricação iugoslava, os restantes foram adquiridos no mercado nacional, sendo que, ainda, foram confiadas a firmas especializadas brasileiras, em convênio com a empresa fornecedora, a montagem dos vagões e a sua entrega à Rede Ferroviária Federal S.A.

Destá forma, aproximadamente 38% do valor total da operação reverteram em benefício direto de indústrias brasileiras, proporcionando a transação financiada, benefício ao cliente consumidor, sem falar da viabilidade, assim criada, no sentido da ampliação da área da aquisição de café brasileiro por parte da Iugoslávia.

Agora apresenta-se novamente a possibilidade de participar a indústria iugoslava — nos moldes da operação anteriormente citada — do programa de expansão do parque ferroviário brasileiro, que atualmente se ressentia da necessidade imediata de aproximadamente 8 mil vagões de carga.

Acredito, Senhor Ministro, que uma nova operação no valor idêntico ao da primeira, ou possivelmente até superior à mesma, dará a Iugoslávia novas condições no sentido da retomada de entendimentos com o IBC para aquisição maciça de café brasileiro. Da mesma forma que na operação anterior, isso proporcionará uma nova série de conveniências à indústria nacional e ao mercado brasileiro de mão-de-obra.

É nesse sentido, Senhor Ministro de Estado, que venho solicitar o apoio do Ministério da Fazenda para que, mediante gestões junto aos Ministérios da Indústria e Comércio e dos Transportes, seja faci-

limitada a aceitação da proposta de 13 de setembro de 1972, respectivamente de 24 de maio de 1973, feita pela empresa Rudnap à Rede Ferroviária Federal S.A.

Antecipando os meus agradecimentos, sirvo-me do ensejo para reiterar a Vossa Excelência Senhor Ministro de Estado, os protestos de minha mais subida consideração e apreço. — O Embaixador (Mirko Ostojčić).

Nº 233/PRF/74 — Rio de Janeiro, 24 de abril de 1974

Exmº Senhor
General Dyrceu de Araújo Nogueira
Digníssimo Ministro de Estado dos Transportes
Brasília — DF

Senhor Ministro

Em aditamento aos esclarecimentos prestados pela carta nº 220/PRF/74, cumpre-nos comunicar a V. Exª que voltaram a comparecer à Rede os representantes da Indústria Nacional de fabricação de vagões, informando-nos que estavam habilitados a produzir os 5.900 vagões, objeto de fornecimento por fabricantes iugoslavos e romenos. Ponderam, no entanto, aqueles representantes, que, para cumprir o programa de fabricação, tornar-se-ia necessária a importação de chapas e perfis, em valor correspondente a cerca de 13% do valor total da encomenda.

Não apresentaram qualquer modalidade de financiamento que propiciasse à Rede efetivar, no momento, a aquisição de outros 5.900 vagões, além daqueles já ajustados com a indústria estrangeira pelas cartas endereçadas pela Presidência da Rede aos fabricantes iugoslavos e romenos, cujas cópias estão anexas a este.

De acordo com o exposto acima o tendo em vista as limitações orçamentárias da Rede, pretende esta Presidência prosseguir na formalização dos contratos com a indústria estrangeira, em estrita consonância com as determinações emanadas do Governo anterior, com vistas ao equilíbrio da balanço comercial, submetendo, no entanto, o assunto à elevada consideração de V. Exª.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar à V. Exª a expressão do nosso mais alto apreço e particular estima. — **Milton Mendes Gonçalves**, Presidente.

Nº 141/PRF/74 — Rio de Janeiro, 27 de março de 1974

Elmos, Srs.
RUDNAP EXP. IMP.
Av. Almirante Barroso, 63/1217
NESTA

Ref.: s/carta de 20-03-74

Prezados Senhores

Valho-me da presente para comunicar a V. Sas. que a Diretoria da RFFSA decidiu, nos termos da DD nº 105/74, de 25-3-74, aprovar a aquisição de 3.000 (três mil) vagões da "Rudnap Export Import" abaixo discriminados, com base na proposta dessa firma e segundo as condições contratuais a serem estabelecidas:

a) Vagão fechado, metálico, revestido, bitola de 1,00 m. peso bruto máximo de 80.000 kg. obedecendo ao projeto de especificação nº SPE/DM.04-R/73.1.000

b) Vagão p/transporte de pedra, bitola de 1,00 m. com peso bruto máximo de 80.000 kg. obedecendo ao projeto de especificação nº SPE/DM-02/72. . 800

c) Vagão gôndola, de fundo móvel, bitola de 1,00 m. obedecendo a descrição técnica da fábrica de vagões KRALJEVO (Iugoslávia) referência FVK 01-20-4248, aprovada pela RFFSA. 800

d) Vagão tanque com capacidade de 60 m³, bitola de 1,00 m. obedecendo a especificação nº SPE/DM-04-R/71 (1ª revisão — 1973). 400

Total. 3.000

Atenciosamente — **Antônio Andrade de Araújo**, Presidente.

Nº 162/PRF/74 — Rio de Janeiro, 27 de março de 1974.

Ilmº Sr.
Dr. **Stile Zamfir**
MD. Conselheiro Comercial
Legação da República Socialista România
Rua Cosme Velho, 526
Nesta

Senhor Conselheiro

Valho-me da presente para comunicar a V. Sª que a Diretoria da RFFSA decidiu, nos termos da DD nº 105/75, de 25-3-74, aprovar a aquisição de 2.900 (dois mil e novecentos) vagões da "MECANO EXPORT IMPORT" abaixo discriminados, com base na proposta da referida firma e segundo as condições contratuais a serem estabelecidas:

a) Vagão fechado, metálico, revestido, peso bruto máximo de 100.000 kg, bitola de 1,60 m. 1.500

b) Vagão gôndola, de fundo móvel, peso bruto máximo de 80.000 kg, bitola de 1,00 m. 700

c) Vagão fechado, metálico, revestido, peso bruto máximo de 80.000 kg, bitola de 1,00 m. 700

Total. 2.900

Atenciosamente — **Antônio Andrade de Araújo**, Presidente.

Rio de Janeiro, 16 de abril de 1974

Nº 220/PRV/74

Exmº Sr.
General Dyrceu de Araújo Nogueira
DD. Ministro dos Transportes
Brasília — DF

Senhor Ministro

Em cumprimento a determinação de V. Exª, vimos apresentar um relatório pertinente às reivindicações formuladas pela Indústria Nacional de fabricação de vagões no que se refere à colocação de encomenda de veículos ferroviários, pela RFFSA, em indústrias estrangeiras.

Em recente reunião que mantivemos com os representantes da indústria nacional do setor tivemos a oportunidade de focalizar que aquela encomenda à indústria estrangeira deveria ser de conhecimento geral, eis que a indústria nacional teria sido consultada para colaborar na montagem dos vagões e do fornecimento de parte de seus componentes.

Naquela ocasião foi reafirmado pelos preditos representantes que a capacidade global anual da indústria nacional no tocante a produção de tais veículos ferroviários é de 6.000 unidades, da qual já comprometemos, em duas compras recentes, 5.000 vagões, cuja previsão de entrega é de 1.500 unidades neste exercício, 2.900 no ano de 1975, e os restantes 600 em 1976.

No momento processa-se na RFFSA a realização de concorrência internacional para a aquisição de mais 2.000 vagões, com plena oportunidade de licitação pela indústria nacional e, dessa forma, se vencedora, ficaria esta indústria com sua capacidade de produção amplamente utilizada.

As encomendas no exterior colocadas em atenção às determinações ministeriais, com vistas ao equilíbrio da balanço comercial, compreendem o fornecimento de 3.000 vagões por indústria

iugoslava a 2.900 pela da Romênia, com cronograma de entrega de 2.000 unidades em 1975 e 3.900 em 1976, condicionado a eventuais assinaturas e eficácias de contrato para maio de 1974.

Cientificados ficaram também os representantes da indústria nacional de que nosso programa quinquenal prevê a necessidade total de 18.000 vagões, dos quais comprometidos estão 5.000 com a indústria nacional, 5.900 com a estrangeira e pendentes 2.000 vagões da licitação acima mencionada, sendo certo ainda que, a curto prazo, cogitamos de programar novas concorrências para mais 5.000 unidades.

Pleiteia ainda a indústria nacional que lhe concedamos prazo para o estudo da viabilidade de outro fornecimento de 5.900 vagões em condições semelhantes concedidas pela indústria estrangeira e de financiamento compatível com a situação da Rede, sabedores que são de que não possui esta Empresa, no momento, capacidade para suportar os encargos de novas aquisições.

Ainda na ocasião da reunião em causa a Rede encareceu aos representantes da indústria nacional que abreviassem os prazos de entrega previstos para o fornecimento de peças acessórias, necessárias à reposição dos nossos estoques, recebendo posteriormente, esta Empresa, em contrapartida, solicitação para que fornecesse sucata em volume compatível com as encomendas em Carteira e daquelas pertinentes a eventuais futuras compras, já que, segundo os mesmos, a indústria nacional se ressentia da falta de matéria-prima.

Cumpre-nos esclarecer a V. Ex^a, ainda sobre o assunto, que ficou estabelecida a realização de nova reunião a ser efetivada brevemente.

Valemo-nos da oportunidade para renovar a V. Ex^a a expressão do nosso mais alto apreço e particular estima. **Milton Mendes Gonçalves**, Presidente.

Gab. Min. Transportes ESE DF NR 2388 — 12-6-74 — 19:00 HRS

OF.

Gen. Milton Mendes Gonçalves

Presidente da Rede Ferroviária Federal SA
Rio—GB

Tleg. nº 341/74 vg de 12 junho 74 pt Por determinação do Sr. Ministro vg fica autorizada essa Empresa a prosseguir na formalização dos contratos referidos no Ofício NR 233/PRF/74 de 24 de abril de 1974 pt CDS SDS — Newton Cyro Braga — Secretário-Geral MINTRAN pt

PT: Formalização dos contratos

Em 5-6-1974

OFÍCIO Nº 252/SRC

Do: Procurador-Geral da Fazenda Nacional

Ao: Comandante José Carlos Franco de Abreu

DD. Secretário Executivo da Secretaria-Geral do Ministério dos Transportes.

Assunto: Aquisição de vagões no estrangeiro.

Senhor Secretário-Executivo,

Tenho a satisfação de acusar o recebimento de seu Ofício nº 08881 SG/GB/74 de hoje, relativo à consulta sobre o grau de comprometimento da RFFSA com as firmas "MECANO EXPORT IMPORT" e "RUDNAP EXPORT IMPORT", acerca da aquisição de 5.900 vagões.

A respeito do assunto, transmito-lhe cópia da nota elaborada pelo Assessor Cyro Freire Cury, cujos termos adoto e subscrevo.

Por outro lado, os termos das cartas nºs. 163/PRF/74 e 163/PRF/74, ambas de 27 de março de 1974, da Rede Ferroviária Federal, dirigidas, respectivamente, ao Conselheiro Comercial da

Legação da República Socialista da România e a RUDNAP, não deixam qualquer dúvida sobre o completo comprometimento daquela entidade com aqueles fornecedores.

As cartas de aprovação das aquisições, nos termos das propostas apresentadas, completam o vínculo obrigacional, constituem compromissos efetivos para aquela ferrovia federal.

Colocando-me à sua disposição para quaisquer outros esclarecimentos, valho-me da oportunidade, Senhor Secretário-Executivo, para renovar-lhe os meus protestos de estima e consideração. — **Moacyr Lisboa Lopes**, Procurador-Geral da Fazenda Nacional

CONSIDERAÇÕES ESTABELECIDAS PARA ELABORAÇÃO DO QUADRO II

A) Considerações originais das propostas:

1 — **Fabricantes Nacionais** — proposta conjunta da indústria nacional apresentada em 17-9-74, com vista ao Protocolo de Intenções firmado:

a) Para o Vagão Fechado, peso máximo total de 100 t, bitola 1,60 m	Cr\$ 287.000,00
Para o Vagão Fechado, peso máximo total de 80 t, bitola 1,00	Cr\$ 239.000,00
Para o Vagão Tanque, capacidade de 60 m ³ , bitola 1,00 m	Cr\$ 241.000,00

b) As entregas foram programadas admitida a formalização total dos contratos até 30-11-74.

c) Para o cálculo do preço médio reajustado em função do cronograma de entrega consideramos:

— Vagão Fechado, bitola 1,60 m, prazos médios de entrega — 14 meses	
— Vagão Fechado, bitola 1,00 m, prazos médios de entrega — 14 meses	
— Vagão Tanque, bitola 1,00 m, prazos médios de entrega — 10 meses	

d) Em decorrência do cronograma de entrega e considerando-se a evolução do Índice Geral de Preços, coluna I, Revista Conjuntura Econômica, para o período janeiro/70 a julho/74, teremos um percentual mensal de reajustamento para a série histórica eleita de 2,15% ao mês.

e) Assim, com base no cronograma (letra c) e percentual mensal de reajuste (letra d), teremos como preços finais para os vagões, aqueles indicados no QUADRO II (anexo).

2 — **Fabricantes Estrangeiros** — os preços constantes dos contratos 036/74 e 037/74 (anexos por cópia), acrescidos dos encargos correspondentes a frete e seguro marítimos, encargos de natureza cambial e taxas portuárias são os constantes do QUADRO II:

a) Os preços firmes e irrevogáveis em US\$ convênio constante dos contratos acima mencionados para os tipos de vagões considerados são:

Vagão	Bitola m	Rudnap.	Mecano Export Import
Fechado	1,60	—	US\$ Rom. 31.600,00
Fechado	1,00	US\$ Yug. 32.350,00	US\$ Rom. 25.100,00
Tanque	1,00	US\$ Yug. 33.930,00	—

b) As entregas foram programadas admitida a eficácia dos contratos até 30-11-74.

c) Para o cálculo do preço médio reajustado em função do cronograma de entregas consideramos os seguintes prazos médios de entrega:

Vagão	Bitola m	Rudnap	Mecano Export
Fechado	1,60	—	12 meses
Fechado	1,00	14 meses	24 meses
Tanque	1,00	16 meses	—

d) Em decorrência do cronograma de entrega e considerando-se a evolução da taxa cambial US\$ x Cr\$, para o período de janei-

ro/1970 a julho de 1974, teremos um percentual mensal de reajustamento para a série histórica eleita de 1,001% ao mês.

e) Assim, com base no cronograma (letra c) e percentual mensal de reajuste (letra d), teremos como preços finais para os vagões, aqueles indicados no QUADRO II (anexo).

B) É necessário frisar que os prazos médios de entrega dos vagões não sendo coincidentes, ocasionaram uma incidência de prazos de atualização maior para os veículos de origem estrangeira do que aqueles aplicados aos de origem nacional.

Sendo assim, foi imposta neste aspecto uma condição mais desfavorável à proposta estrangeira que à nacional.

EXPLICAÇÃO CONSIDERADA: 01/12/74

EMPRESAS	VAGÃO	BITOLA m	QUANTIDADE	PRAZO DE ENTREGA	MÊS CONSIDERADO COMO MÉDIO DE ENTREGA	PREÇO FOB	PREÇO CIF + ENCARGOS CREDITAIS + TAXAS POR TANTAS EM US\$	PREÇO PARA O MÊS CONSIDERADO COMO MÉDIO DE ENTREGA A TAXA REGISTRADA DO US\$
4) INDUSTRIAL - BRASILEIRA - para fornecimento de 2.500 vagões	Fechado - peso bruto máximo 100t	1,00	1.500	19º ao 29º	01/01/1970	31.600,00	35.027,83	Cr\$ 372.563,05
	FECHADO (DROP BOTTOM) - fundo nivel	1,00	700	14º ao 19º	Não considerado	31.600,00	25.509,09	
	FECHADO - peso bruto máximo 80t	1,00	700	10º ao 14º	01/01/1970	20.100,00	23.710,50	Cr\$ 216.911,53
3) INDUSTRIAL - NOROCCIDENTAL - para fornecimento de 3.000 vagões	FECHADO - peso bruto máximo 100t	1,00	1.000	7º ao 22º	01/02/1970	32.250,00	36.631,79	Cr\$ 297.469,32
	ABERTO - para transporte de madeira - peso bruto máximo 10 t	1,00	500	14º ao 22º	Não considerado	34.510,00	35.559,42	-
	CÔNDULAS (DROP BOTTOM) - fundo nivel	1,00	500	15º ao 19º	Não considerado	29.120,00	32.910,90	-
	TANQUE - de 60 m³	1,00	700	10º ao 22º	01/04/1970	33.920,00	37.721,35	Cr\$ 311.201,35
	VAGÃO	BITOLA m	QUANTIDADE	PRAZO DE ENTREGA	MÊS CONSIDERADO PARA CÁLCULO	PREÇO DA ÚLTIMA PROPOSTA EM 1974 APROVEITADA PELA INDUSTRIA NACIONAL - Cr\$	PREÇO REAJUSTADO PARA O MÊS CONSIDERADO MÉDIO DE ENTREGA CIF	
6) INDUSTRIAL NACIONAL - para fornecimento de 3.300 vagões	FECHADO - peso bruto máximo 100t	1,60	350	12º ao 16º	01/02/1974	217.000,00	372.563,40	
	FECHADO - peso bruto máximo 100t (com escotilha de "fiber glass")	1,60	350	9º ao 12º	Não considerado	297.000,00	Não considerado	
	PLATAFORMA - peso bruto máximo 100 t	1,60	660	9º ao 14º	Não considerado	269.000,00	Não considerado	
	PLATAFORMA - para automóveis 0 km peso bruto máximo 80 t	1,60	40	14º	Não considerado	294.000,00	Não considerado	
	CÔNDULAS - para minério de ferro peso bruto máximo 110 t	1,60	350	9º ao 12º	Não considerado	235.000,00	Não considerado	
	CÔNDULAS (DROP BOTTOM) - peso bruto máximo 100 t	1,60	300	12º ao 14º	Não considerado	279.000,00	Não considerado	
	CÔNDULA - de bordo fixa - peso bruto máximo 100 t	1,60	250	9º ao 14º	Não considerado	272.000,00	Não considerado	
	TANQUE - de 60 m³	1,00	200	9º ao 11º	01/02/1975	241.000,00	297.469,32	
	FECHADO - peso bruto máximo 10t	1,00	600	12º ao 16º	01/02/1976	239.000,00	310.203,60	

L. Para efeito de separação de preços, foram consideradas somente:

TRANSPORTAÇÃO DA PRODUÇÃO DE FUSCO, ORIENTADOS NO TIPO DOS PREÇOS MÉDIOS DE FORTALECIMENTO

V A G ã O	BITOLA m	FUSCO			N A C I O N A I S		
		PREÇO POSTO REPSA	QUANTIDADE	PREÇO GLOBAL Cris.	PREÇO POSTO REPSA	QUANTIDADE	PREÇO GLOBAL
FUSCO - peso bruto máximo 60 t	1,00	US\$ Nom. 236.911,53 Cris. 236.911,53	700	165.836.064,00	513.263,80	700	217.185.860,00
FUSCO - peso bruto máximo 100 t	1,00	US\$ Nom. 334.325,05 Cris. 334.325,05	1.500	501.488.040,00	372.253,40	1.500	558.379.100,00
TOTAL				667.324.104,00	TOTAL 775.564.960,00		

V A G ã O	BITOLA a	FUSCO			N A C I O N A I S		
		PREÇO POSTO REPSA	QUANTIDADE	PREÇO GLOBAL	PREÇO POSTO REPSA	QUANTIDADE	PREÇO GLOBAL
FUSCO - peso bruto máximo 60 t	1,00	US\$ Yuc. 35.651,79 Cris. 297.469,51	1.000	297.469.510,00	310.463,80	1.000	310.463.800,00
TALHO - capacidade 60 m ³	1,00	US\$ Yuc. 37.721,38 Cris. 311.201,58	700	217.840.966,00	297.116,30	700	208.225.410,00
TOTAL				515.310.476,00	TOTAL		518.689.210,00

Obs: Comparação do preço global dos vagões de mesmo tipo, ofertados pela Romênia, Iugoslávia e Nacionalis, nos preços médios da Comercializante.

A) Romênia - Cr\$ 667.324.104,00
Nacionalis - Cr\$ 775.564.960,00

B) Iugoslávia - Cr\$ 515.310.476,00
Nacionalis - Cr\$ 518.689.210,00

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — Concedo a palavra ao nobre Sr. Senador Antônio Fernandes.

O SR. ANTÔNIO FERNANDES (Bahia) (Pronuncia o seguinte discurso) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Venho acompanhando com muito interesse um programa de controle biológico para eliminar a "cigarrinha" das pastagens do Sudoeste e Sul da Bahia, elaborado pela Divisão de Entomologia do Centro de Pesquisas do Cacau, órgão da CEPLAC.

Infelizmente esse esforço de mais um combate à "cigarrinha" não conseguiu obter nenhum resultado. Os comunicados que temos, através da imprensa, revelam que as pesquisas de laboratórios e as experiências de campo tiveram até o momento resultados decepcionantes por não revelarem ainda nenhum indício positivo da eficácia tecnológica do método empregado no combate à praga.

Segundo informações da CEPLAC que, apesar da aplicação do fungo *metarrhizium anisopliae*, que destrói o inseto em diferentes dosagens, em diversas regiões, inclusive na estação Zootécnica de Itaju do Colônia e em fazendas particulares, a "cigarrinha" se manteve observada da mesma forma que nas áreas onde não receberam qualquer tratamento. Isso feito com o maior rigor, observando o número de insetos nas pastagens onde foram feitas aplicações do fungo, tendo sido contado antes e depois da experiência.

O resultado negativo dessas experiências não constitui surpresas, visto que cientistas de outros países já tentaram, sem resultados positivos até então, empregar o fungo contra a "cigarrinha" em campos de cultura de cana-de-açúcar. Aham os cientistas que a eficácia do método depende das condições ambientais do meio onde o fungo é aplicado e desenvolvido.

O certo é que nada ficou provado ainda sobre os efeitos desses métodos de combate a essa pequena praga que ameaça destruir, com sua crescente proliferação, bens, rebanhos e campos de pastagens. Pequeno inseto que se aloja na raiz das gramíneas e suga toda a seiva da planta até matar.

Ao mesmo tempo que combatem as pragas, evitando a perda total das culturas, alguns inseticidas, são capazes de afetar as plantas por completo, reduzindo a produção, danificando as flores ou poluindo, diretamente, os frutos. Entre os produtos químicos, o

dióxido de enxofre e o cloro são apontados como os mais prejudiciais às culturas de alimentos.

Existem outros pesticidas que são muito tóxicos aos animais, porém se decompõem pela ação da água e sofrem reações químicas com rapidez, apresentando poucos resíduos, quando os alimentos são levados cuidadosamente.

Cabe aos órgãos governamentais somarem esforços para suprir a falta de pesquisas sobre esses efeitos no Brasil, a fim de poder controlar o seu uso em nossos campos de cultura, sabendo, até que ponto, podem contribuir para contaminar a produção.

Medidas urgentes devem ser tomadas para que possam desenvolver em Itapetinga, no meu Estado, estudos para verificar a conveniência do uso de inseticidas de baixa toxicidade e de pequeno poder residual, de melhor manejo das pastagens e do rebanho, até conseguir manter o inseto sob controle.

A instalação de laboratório de pesquisas no centro de maior desenvoltura da perigosa praga, além de dotar a região dos elementos científicos com capacidade de prosseguirem estudos buscando descobrir outro inimigo biológico da "cigarrinha", servirá também para orientar o equilíbrio ecológico com fórmulas novas de preservação dos pássaros, das aves e de outros predadores do indesejável inseto.

Tenho recebido apelos de fazendeiros de Itapetinga, no meu Estado, ainda esperançosos de providências mais eficazes no combate à resistente praga. Dentre eles lembro aqui carta do Dr. Inácio Mariano Fernandes, jovem pecuarista, manifestando entusiasmo ao tomar conhecimento da criação da EMBRAPA, com o objetivo de reformulação no que diz respeito às pesquisas agropecuárias no País. E conclui solicitando, por nosso intermédio, a criação de Estação Experimental, em Itapetinga, na Bahia, centro pecuário de maior relevo econômico, com intensa participação do Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais.

Procurei entender-me com o presidente da EMBRAPA, o Dr. José Irineu Cabral, para tratar do assunto e desse encontro guardo a esperança de que Itapetinga terá em breve efetivada sua reivindicação, isto é, dotar-se o produtor agropecuário de instrumento capaz de manter maior confiança na sua capacidade de investimento.

Permito-me lembrar, Sr. Presidente, duas reivindicações. Desejo, também, nobres Senadores, sem desenvolver o assunto para poupar o tempo da presente sessão, juntar ao nosso apelo outra pretensão, aliás, justa e oportuna, de outro pecuarista. Trata-se do Sr. Coriolano Moreira, Diretor-Presidente da Empresa Agropastoril Santa Cecília Ltda., de Itapetinga, que integrado na prática de inseminação artificial pede por nosso intermédio a instalação ali de central produtora de nitrogênio e de laboratório de análises que possa fazer exames das chamadas doenças da reprodução animal, como a vibriose, leptospirose, etc.

O Sr. Paulo Guerra (Pernambuco) — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. ANTÔNIO FERNANDES (Bahia) — Pois não. Com muito prazer.

O Sr. Paulo Guerra (Pernambuco) — Estou chegando ao plenário e ouvindo com muita atenção, como o faço costumeiramente, a orientação de V. Ex^a no sentido de dar provimento a medidas necessárias ao fortalecimento, ao fomento da agropecuária na sua região.

O SR. ANTÔNIO FERNANDES (Bahia) — Muito obrigado a V. Ex^a.

O Sr. Paulo Guerra (Pernambuco) — Agora, permita-me que lhe diga que a medida principal, nesta hora, é a reformulação da política financeira do Governo, para fazer com que os bancos oficiais financiem a justo preço as matrizes — que estão sendo financiadas a mil cruzeiros. V. Ex^a sabe que uma matriz tem pelo menos 12 arrobas, e que a arroba aqui em Brasília, que é uma região onde a carne é mais barata, custa Cr\$ 120,00; então seriam Cr\$ 1.440,00. O pecuarista que não encontra quem lhe compre a matriz, a sua vaca, na hora em que ele precisa vender para atender aos seus compromissos, o que faz? Ele a encaminha ao frigorífico; porque vende ao frigorífico por muito melhor preço do que o valor financiado pelo Governo para recriá-la, para que ela continue produzindo e ampliando a criação no Brasil. Tenho a impressão de que todas as medidas que se solicitam, sem o atendimento dessa, serão frustradas. Neste País é mania de criarem órgãos; agora mesmo estamos aqui para relatar a EMBRATER, outro órgão de assistência técnica do Ministério da Agricultura. Há um hábito: quando se quer resolver um problema, cria-se um órgão! É para complicá-lo. Mas isso é como a centopéia: quanto mais pernas tem, mais devagar ela anda.

O SR. ANTÔNIO FERNANDES (Bahia) — V. Ex^a tem toda razão e acolho com muito interesse e entusiasmo o aparte de V. Ex^a, e o junto ao meu pronunciamento como mais um apelo a quem de direito para, financiando os pecuaristas do Brasil, contribuir para o maior desenvolvimento da nossa grande economia que é a pecuária.

Terminando, Sr. Presidente, são reivindicações com objetivos iguais que, aproveitando a oportunidade, encaminhamos também ao Sr. Ministro da Agricultura, Sr. Alysso Paulinelli, e confiante no seu espírito de brasilidade rogamos apoio imediato, tal a urgência que merecem essas reivindicações.

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

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — Concedo a palavra ao nobre Sr. Senador Luiz Cavalcante.

O SR. LUIZ CAVALCANTE (Alagoas) (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Não contei, mas provavelmente são seis, os pronunciamentos que fiz desta tribuna, pugnando pela criação do Ministério do Comércio Exterior. Aliás, esse Ministério é aspiração bem antiga de muitos. Sabe-se que, além de outros governos, o último, o do Presidente Médici, já no seu final — e talvez por isso é que a idéia não tenha tido concretização — cogitou seriamente da criação do Ministério do Comércio Exterior. É uma aspiração dos exportadores brasileiros, principalmente; e tem sido defendida por economistas na-

cionais de renome e, também, por colonistas especializados de grandes jornais do País.

O Sr. Paulo Guerra (Pernambuco) — Permite V. Ex^a um aparte?

ONR. LUIZ CAVALCANTE (Alagoas) — Com muita honra.

O Sr. Paulo Guerra (Pernambuco) — Estou de pleno acordo com V. Ex^a, quando luta ou insinua ou sugere que a Presidência da República adote a medida de se criar o Ministério do Comércio Exterior. Acho que a idéia será benéfica ao Brasil, mas desde que se enfrente o problema na sua realidade. O que acontece, agora, com o algodão é de estarrecer, eminente Senador Luiz Cavalcante. Grande parte do comércio do algodão, do Brasil, está entregue às multinacionais, principalmente no Sul. Se V. Ex^a verificar como elas manejam e manobram em relação ao preço do algodão, na desvalorização e no subfaturamento, V. Ex^a ficará mais convencido da necessidade da adoção de uma política mais realista, que poderia ser exercida através de Ministério do Comércio Exterior. Se V. Ex^a se der ao trabalho de verificar e cotejar as faturas do preço do algodão vendido pelas multinacionais e do preço do algodão vendido por qualquer firma nacional, V. Ex^a verificará que as firmas nacionais vendem muito mais caro porque não subfaturam. Isto é uma evasão tremenda de riqueza que se faz no Brasil, através das multinacionais, das quais o Brasil precisa, mas dentro de uma fiscalização adequada, para que sua presença não se torne mais nociva do que útil ao nosso País.

O SR. LUIZ CAVALCANTE (Alagoas) — Nobre Senador Paulo Guerra, com o aparte de V. Ex^a ficamos sabendo que a leição que defende a criação do Ministério do Comércio Exterior tem, também, na pessoa de V. Ex^a, um dos mais valorosos adeptos e, sem dúvida alguma, um dos mais valorosos propugnadores. Muito grato a V. Ex^a.

A propósito de adeptos, o *Jornal do Brasil*, do último domingo, no seu caderno especial, traz uma carta de leitor clamando pelo Ministério do Comércio Exterior. A lucidez dos argumentos da referida carta induziu-se a proceder à leitura da mesma, deste microfone, para que conste dos Anais da Casa. É a seguinte a missiva:

"A BUROCRACIA NO COMÉRCIO EXTERIOR"

O nosso *JB* de 16-10-1974, publica uma nota sobre o descompasso que se observa em muitas áreas da administração brasileira, mencionando diretamente o nosso comércio exterior, que é a nossa área.

Há 3 anos viemos apontando a colcha de retalhos, que é a nossa administração do Comércio Exterior, e nossa sugestão que vem rolando por esses anos, de centralizar, no Mlc, ou num Ministério de Comércio Exterior, as atividades dessa importante área da economia brasileira, não é, sequer, considerada no recente Encontro Nacional dos Exportadores, por temor de ferir a sensibilidade de algumas posições, aparentemente imutáveis.

Para se ter uma idéia do que, realmente, é essa "colcha de retalhos", basta mencionar o Relatório Final produzido pela Associação dos Exportadores Brasileiros, encaminha sugestões e petições a nada menos do que 20 órgãos de todos os níveis da administração nacional, todos eles influido, legislando, orientando, coordenando, promovendo, desenvolvendo e animando o comércio exterior brasileiro."

Poderia, também, dizer: promovendo, desenvolvendo, animando e atrapalhando.

Vejamos quais são esses órgãos mencionados no aludido "Relatório Final": Banco Central, Ministério da Fazenda, Conselho Nacional de Comércio Exterior — Concec, Carteira de Comércio Exterior — Cacex, Secretaria da Receita

Federal, Ministério da Indústria e do Comércio, Sunam, Ministério da Agricultura, Conselho Monetário Nacional, Comissão de Financiamento da Produção do Ministério da Agricultura, Instituto de Resseguros do Brasil, Ministério dos Transportes, Ministério das Relações Exteriores, Secretaria do Planejamento da Presidência da República, Ministério da Aeronáutica, Ministério da Educação, IBGE, Embratel e ECT, Coordenação do Sistema Tributário e IBC. Não menos do que 20 repartições competentes numa demonstração inequívoca da validade da "Lei de Parkinson".

"O próprio Sr. Benedito Fonseca Moreira, Diretor da Cacex, em sua conferência aos participantes do último encontro dos Exportadores, no Hotel Glória, não pode evitar, nas 10 folhas de sua mensagem, de mencionar 8 instituições e repartições. Se tivesse mencionado o MIC e o Ministério das Relações Exteriores, teria alcançado exatamente o expressivo índice de 1 órgão por página.

Sem dúvida nenhuma, a observação do JB, de que começam a se revelar sinais de desajuste operacional, é legítima.

Enquanto o comércio exterior brasileiro navegava dentro de um reconhecido "conjunto de condições favoráveis" aquela plethora de agências governamentais ia levando o barco com grande facilidade.

Mas, e agora, que é necessário, realmente dirigir com segurança o comércio exterior no Brasil? Como fazê-lo meio a tantos órgãos e repartições, cada um pleiteando os favores de ser o mais atuante e o mais brilhante?

Há um resultado do comércio exterior, nunca mencionado com a ênfase que deveria merecer, posto que negativo, que é o fato de nosso comércio de exportação, há muitos anos, antes e durante a Revolução, manter-se sempre abaixo da participação de 1% do movimento de negócios de todo o mundo. O que significa: jamais ganhamos qualquer parcela de mercado, somente crescemos vegetativamente.

E. Pereira, Intersales Exportações Ltda. — Rio.

O Sr. Paulo Guerra (Pernambuco) — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. LUIZ CAVALCANTE (Alagoas) — Pois não, nobre Senador Paulo Guerra; com muito agrado.

O Sr. Paulo Guerra (Pernambuco) — Meu aparte é no sentido de fortalecer a idéia de V. Ex^a, o revigoramento da idéia da criação do Ministério da Indústria e do Comércio do Exterior. Veja V. Ex^a o que se passa com o algodão. Digamos que uma firma tenha cem toneladas de algodão prontas para exportar e as entrega a dez corretores. Cada corretor oferece cem toneladas; então digamos, são mil toneladas oferecidas no comércio exterior, quando, na realidade, só existem 100 para ser vendidas. Isto faz com que, diante do excesso de oferta, o mercado se retraia e o preço baixe, conseqüentemente.

O SR. LUIZ CAVALCANTE (Alagoas) — Muito grato a V. Ex^a

V. Ex^a está falando do algodão e, como tenho aqui o Boletim do Banco Central do Brasil que dá os recordes de toda a comercialização do Brasil, estou procurando a página referente ao algodão. Permite-me um instante.

Vejo, à página 160, que o algodão merecia um tratamento mais vigoroso, que espelhasse a gratidão nacional, porque noto, pelos números referentes ao comércio do Brasil, que ele vem dando crescentes receitas na nossa pauta de exportação. Receitas crescentes e muito vultosas mesmo. Duzentos e trinta e quatro milhões de dólares em 1973.

O Sr. Paulo Guerra (Pernambuco) — E V. Ex^a sabe que, no Nordeste, é a cultura mais socializada, isto é, a cultura que emprega mão-de-obra mais necessitada.

O SR. LUIZ CAVALCANTE (Alagoas) — É verdade, nobre Senador Paulo Guerra. A carta que acabei de ler, diz no seu final: "jamais ganhamos qualquer parcela de mercado, somente crescemos vegetativamente".

Estou de inteiro acordo com a argumentação do missivista, mas, neste final, ele comete um pequeno exagero, porque segundo os dados oficiais do Banco Central, se é verdade que nossas exportações cresceram vegetativamente até 1971, representando apenas 0,9% da comercialização mundial, em 1972 subiram para 1%, e em 73 elevaram-se para 1,2% da comercialização mundial, com os nossos 6 bilhões e 188 milhões de dólares, no ano passado, para uma comercialização total de 510 bilhões de dólares.

O Sr. Paulo Guerra (Pernambuco) — Permite V. Ex^a um outro aparte?

O SR. LUIZ CAVALCANTE (Alagoas) — Muito me agradam os apertes de V. Ex^a

O Sr. Paulo Guerra (Pernambuco) — Quando V. Ex^a fala em comercialização com o exterior, permita-me lembrar, aqui, a atuação do ex-Ministro Mário Gibson Barboza, quando abriu para o Brasil o mercado africano, isso contrariando a própria opinião do Ministro Delfim Netto, que não acreditava naquele mercado. E hoje, tem-se a certeza da potencialidade do mercado africano, inclusive um mercado que pode muito bem atender à produção do Brasil, porque V. Ex^a sabe que a indústria brasileira ainda não está tão aprimorada, tão sofisticada que possa atender à exigência do mercado sofisticado europeu, ou da América do Norte. E o mercado africano é um mercado menos exigente, onde existem muitos dólares. V. Ex^a veja: na Nigéria por exemplo, que tem muitos dólares e possui petróleo, os produtos manufaturados do Brasil poderão ser colocados com uma certa facilidade, desde que haja uma política agressiva neste setor.

O SR. LUIZ CAVALCANTE (Alagoas) — V. Ex^a fala no Ministro Mário Gibson Barboza e eu rendo a ele minhas homenagens mas, na verdade, o inventor da diplomacia da prosperidade está sentado à direita de V. Ex^a — foi o então chanceler Magalhães Pinto, hoje colega nosso, para honra de todos nós.

O Sr. Paulo Guerra (Pernambuco) — Reconheço a iniciativa patriótica do nosso eminente colega Senador Magalhães Pinto, que foi apenas seguida pelo pernambucano Mário Gibson Barboza.

O SR. LUIZ CAVALCANTE (Alagoas) — V. Ex^a agora, põe os pontos nos is.

Prosseguindo na análise dos números expostos no boletim do Banco Central do Brasil, vemos que o campeão mundial da exportação é a possante nação da América do Norte, os Estados Unidos, que, em 1973, venderam mercadorias no total de 71 bilhões, ou seja, 14% da comercialização do mundo inteiro; em segundo lugar, vem a República Federal da Alemanha, com 13 bilhões; em terceiro lugar vem a França com 7,2 bilhões, e em sétimo lugar vêm dois países, a Bélgica e Luxemburgo, que constituem uma só unidade econômica. Esses dois países, juntos, formam área pouco maior do que a minha pequenina Alagoas. O sétimo lugar que ocupam resultou da venda de produtos no valor de vinte e dois bilhões e meio de dólares.

Para este ano de 1974, as perspectivas, infelizmente, e como sabemos, não são das mais alvissareiras, para nós. Terminamos o nono mês do ano, setembro, com exportação de apenas cinco bilhões virgula dois, o que enseja supormos, pela regra de três, chegaremos ao final do ano com exportação de sete bilhões de dólares. Sete bilhões em 1974, contra seis virgula dois bilhões em 1973. Verdade é que, neste ano, nossas exportações estão decepcionando as expectativas das autoridades fazendárias e, também, e muito particularmente, as nossas próprias expectativas.

Infelizmente, quanto às importações dá-se o contrário: terminamos o nono mês do ano com oito bilhões, novecentos e sessenta milhões de dólares de importação.

O Sr. Paulo Guerra (Pernambuco) — Graças ao petróleo.

O SR. LUIZ CAVALCANTE (Alagoas) — Sim, por causa do petróleo, principalmente, o que nos permite augurar chegaremos ao final do ano com uma importação mínima de 12 bilhões de dólares. Haverá então um **deficit** na balança comercial de, pelo menos, cinco bilhões de dólares.

Mas, Sr. Presidente, o meu tema de hoje é Ministério do Comércio Exterior. Voltemos a ele. Vimos, pela carta do missivista, a pleto-
ra de órgãos que, muitas vezes, por naturais conflitos de jurisdição, atrapalha e entrava a concretização das operações de comércio internacional. Há, não raro, verdadeiro desentendimento. Como exemplo, a recente declaração do próprio Diretor da CACEX, Sr. Benedito Moreira, que externou de público, em conferência, sua discordância com o Conselho de Política Aduaneira, que relacionou — e tenho aqui o jornal com a denominação de todos eles — mais de mil produtos estrangeiros, sobre os quais a importação fica sujeita a uma sobretaxa alfandegária. Na opinião do Diretor da CACEX, essa resolução do Conselho de Política Aduaneira, instituindo essa sobretaxa, está acarretando represálias de países exportadores que importavam nossos produtos. Também o próprio **Jornal do Brasil**, através do seu abalizado articulista da coluna "O Informe Econômico", da qual sou leitor diário, comenta, desfavoravelmente, aspectos da burocracia exportadora. No dia 19, entre outros argumentos, disse o colunista:

"Na Associação dos Exportadores Brasileiros sente-se a preocupação dos empresários quanto às formas pelas quais se tem administrado o comércio exterior brasileiro e as idéias que giram em torno de uma reforma administrativa nessa área."

E assim termina o Informe Econômico:

"O fato de que as exportações de manufaturados tenham aumentado em valor, mas não em volume, sugere que as dificuldades do comércio exterior, de uma forma ou de outra, comecem a se fazer sentir mais diretamente sobre a balança comercial brasileira. Mais do que nunca, na opinião dos empresários, seria necessário estabelecer a unidade de comando e administração nesta área."

Aqui, Sr. Presidente, o articulista não faz mais do que repetir, com outras palavras, uma das mais célebres máximas do Marquês de Maricá, quando disse: "Tudo tende à unidade: sua falta é a anarquia."

Que se dê unidade, pois, aos desunidos mecanismos do comércio externo, criando-se hoje aquilo que já deveria ter sido criado ontem, e que fatalmente seria criado amanhã — o Ministério do Comércio Exterior, cujo principal instrumento de ação será o Banco Brasileiro do Comércio Exterior.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente e Srs. Senadores. **(Muito bem! Palmas.)**

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

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 243, DE 1974

Sr. Presidente,

Requeiro, na forma regimental, não seja realizada sessão no Senado Federal, bem como não haja Expediente em sua Secretaria dia 28 do corrente, Dia do Servidor Público.

Sala das Sessões, em 22 de outubro de 1974. — **Vasconcelos Torres.**

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — De acordo com o art. 239, item II, letra d, do Regimento Interno, o requerimento que

acaba de ser lido poderá ser votado com a presença de onze Srs. Senadores.

Em votação o requerimento.

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

Está aprovado.

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

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 244, DE 1974

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos regimentais, a transcrição nos Anais do Senado, a entrevista do Excelentíssimo Senhor Ministro da Fazenda, Professor Mário Henrique Simonsen, concedida ao Redator Robert Appy do jornal **O Estado de S. Paulo**, e publicado em o **Última Hora**, de 22 de outubro de 1974.

Sala das Sessões, em 22 de outubro de 1974. — **Vasconcelos Torres.**

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — De acordo com o art. 234 do Regimento Interno, o requerimento será submetido ao exame da Comissão Diretora.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — Está terminado o período destinado ao Expediente.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 88, de 1974, (nº 2.024-B/74, na Casa de origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que dispõe sobre a obrigatoriedade da iodação do sal destinado ao consumo humano, seu controle pelos órgãos sanitários, e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob nºs 427 e 428, de 1974, das Comissões:

— **de Saúde**, favorável, nos termos do substitutivo que apresenta;

— **de Constituição e Justiça**, pela constitucionalidade e juridicidade do substitutivo da Comissão de Saúde; e **pareceres orais**, das Comissões:

— **de Constituição e Justiça**, favorável às Emendas de nºs 1 a 4 e contrário às de nºs 5 a 7, todas de Plenário;

— **de Saúde**, favorável às emendas de plenário de nºs 1 a 4 e contrário às de nºs 5 a 7; e

— **de Economia**, favorável ao projeto nos termos do Substitutivo da Comissão de Saúde, favorável às Emendas de Plenário de nºs 1 a 4 e contrário às de nºs 5 a 7.

Item 2:

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 72, de 1974 (nº 457-B/71, na Casa de origem), que dispõe sobre a divulgação do livro pela televisão, e dá outras providências, tendo **PARECER FAVORÁVEL**, sob nº 387, de 1974, da Comissão — **de Educação e Cultura**.

Item 3:

Votação, em turno único, do Requerimento nº 205, de 1974, de autoria do Sr. Senador Danton Jobim, solicitando a

retirada do Projeto de Lei do Senado nº 114, de 1974, de sua autoria, que imprime nova redação ao art. 492 da Consolidação das Leis do Trabalho, a fim de reduzir, para dois anos, o prazo para aquisição da estabilidade pelo trabalhador.

Item 4:

Votação, em turno único, do Requerimento nº 209, de 1974, de autoria do Sr. Senador Luiz Cavalcante, (autorizado pela Comissão de Economia, em seu Parecer nº 453, de 1974), solicitando a retirada, em caráter definitivo, do Projeto de Resolução nº 26, de 1974, de autoria da referida Comissão, que suspende a proibição contida nas Resoluções nºs 58, de 1968, 79, de 1970, e 52, de 1972, para permitir que a Prefeitura do Município de São Paulo (SP), eleve o montante de sua dívida consolidada, mediante contrato de empréstimo junto ao Banco Nacional da Habitação, destinado a financiar a linha prioritária Norte-Sul do Metropolitano daquela cidade.

Item 5:

Votação, em primeiro turno (apreciação preliminar da constitucionalidade, nos termos do art. 297 do Regimento Interno), do Projeto de Lei do Senado nº 29, de 1974, de autoria do Sr. Senador Franco Montoro, que elimina a exigência do prazo da carência para concessão de benefícios por incapacidade para o trabalho aos segurados obrigatórios e para concessão de pensão aos seus dependentes, tendo

PARECER, sob nº 115, de 1974, da Comissão

— de Constituição e Justiça, pela inconstitucionalidade, dependendo da votação do Requerimento nº 240, de 1974, de adiamento da votação.

Estão presentes na Casa, 27 Srs. Senadores. Deste modo não há número para votação dos cinco primeiros itens que ficam adiados para a próxima sessão.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) —

Item 6:

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 57, de 1972, de autoria do Sr. Senador Franco Montoro, que fixa em seis horas o período de trabalho diário dos operadores em eletricidade, e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob nºs 132 e 133, de 1974, das Comissões:

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade; e

— de Legislação Social, favorável, dependendo da votação do Requerimento nº 242, de 1974, de adiamento da discussão para audiência do Ministro do Trabalho.

A discussão do Item 6 da pauta depende da votação de requerimento de audiência do Sr. Ministro do Trabalho. Não havendo quorum para votação, a discussão da matéria fica sobrestada, devendo ser incluída na Ordem do Dia da próxima sessão.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — Há oradores inscritos. Concedo a palavra ao nobre Senador Leoni Mendonça.

O SR. LEONI MENDONÇA (Goiás) (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Em seu primeiro pronunciamento à Nação, ainda como candidato, o General Ernesto Geisel reconheceu, cónscio da empreitada presidencial que se avizinhava, as dificuldades decorrentes da generalizada crise de matérias-primas e da "alta" do petróleo, ao mesmo tempo que proclamou a confiança no "sólido potencial desta terra".

Em consequência, externou sua certeza na fixação de uma política nacional para superar, na medida do possível, a atual fase, garantindo uma expansão continuada a longo prazo.

Não pretendemos, Sr. Presidente, alinhar nestas palavras, considerações de ordem rigorosamente técnica, até porque fugiria à minha alçada, mas, empresário que sou, não posso, inseparável do político, deixar de reconhecer a crise conjuntural que acarreta a alta do custo de vida em todo o mundo.

O ilustre Ministro da Fazenda, Mário Simonsen, num gesto de absoluta sinceridade, tem divulgado os índices referentes ao custo de vida, confirmando uma existência inflacionária cuja tendência demanda um controle mais rígido pelos mecanismos próprios.

Consciente da crise inflacionária mundial, dando mostras de serenidade e pulso firme incomuns, o Presidente Geisel, através dos órgãos competentes, admitindo os dados expendidos pelo Ministro da Fazenda em reiterados pronunciamentos, coloca o problema na sua verdadeira posição, sobretudo porque a pressão inflacionária externa é inexorável componente da presente curva conjuntural. Não há que se falar, portanto, de falha na estratégia econômica ou desacerto político, nem se admitiria qualquer disfunção da política anti-inflacionária, tendo em vista os acontecimentos, fortuitos para nós, e que condicionam o mecanismo da "lei da oferta e procura" e acionam a formação de preços.

Assim, dentro da atual quadra, a atividade econômica permanece em nível satisfatório, e, preocupado com a situação, mas sem desfalecimento, o Governo vem adotando medidas que lhe parecem suficientes para enfrentar o desafio inflacionário.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, a doutrina revolucionária continua a mesma, na medida em que, no tocante à inflação, em nenhum momento, desde 1964, o Governo cogitou de uma política deflacionista, no sentido da queda do nível geral dos preços. Aliás, não existe país algum em que se vise ao deflacionamento, por estar este, nas condições atuais, associado à queda de produção e de emprego. A verdade é que o Governo objetiva conscientemente a desinflação, ou seja, o controle e a redução do ritmo de aumento de preços para alcançar a estabilidade, não obstante arroste as inquestionáveis dificuldades provocadas pela crise internacional, vale dizer, causas exógenas que, associadas às causas endógenas, deflagram um mecanismo inflacionário difícil para todos os países.

Com efeito, como fenômeno universal, a Alemanha Ocidental, por exemplo, em 1967 tinha 0,3% de inflação; em 1972, essa taxa subiu para 10%; os Estados Unidos tinham 3,1% de inflação; foram para 5,5%; a Inglaterra, que tinha 3,5% em 1967, subiu para 10%; a França, de 3,4% foi para 8%; a Itália, de 6,7% para 10,2%. E até o Japão, todos conhecem sobejamente o extraordinário "milagre japonês", tinha uma inflação de 5,8% naquele ano e passou para 12%.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, sem descurar dos objetivos anti-inflacionários que ensejaram, no primeiro decênio da revolução, o notável desenvolvimento brasileiro, o Governo, assoberbado pela situação, participe histórico na condução da política social-econômica, por certo, altaneiramente conta com a compreensão do povo brasileiro.

A "Conjuntura Econômica", da Inspeção Geral de Finanças do Ministério da Fazenda, divulgou os seguintes dados do Índice Geral de Preços, apresentando a curva descendente do custo de vida, no período compreendido entre 1964 e 1973:

ANO	IGF
1964	90,8
1965	57,1
1966	38,0
1967	28,4
1968	24,3
1969	20,1
1970	19,3
1971	18,1
1972	16,8
1973	16,2

Como se observa, o que o Governo da Revolução nega, em matéria de custo de vida e inflação, é que o aumento esteja se processando nas proporções anteriores a 1964.

Sabemos que, num país em desenvolvimento como o Brasil, são múltiplos os objetivos nacionais e precisam ser adequadamente compatibilizados. O Governo da Revolução conseguiu superar as causas sistemáticas, sujeitas, entretanto, às de caráter eventual e reversíveis, defrontando-se, agora, com a brutal alteração no balanço de pagamentos, provocada pela chamada "crise mundial de petróleo".

São assuntos que interessam, ao mesmo tempo, ao desenvolvimento e à segurança, no campo interno e no plano internacional, decorrentes de causas aleatórias, que se processaram além do nosso controle, quando, repentinamente, as nações produtoras de petróleo decidiram obter maior participação nos frutos do progresso humano.

Se não se contiveram nos limites do razoável, provocando o re-
crudescimento da inflação em todo o mundo, não nos adianta discutir; adianta, isso sim, encarar a situação com realismo e objetividade, paciência e tenacidade, inclusive suportando a elevação dos preços, contanto que não renunciemos aos nossos índices de crescimento.

O povo está suficientemente esclarecido, para entender tudo isso, graças, sobretudo, ao esclarecimento da imprensa, aos claros e incisivos pronunciamentos do Governo e à comparação que faz, necessariamente, com as demais nações.

Portanto, cairá no vazio a exploração dos adversários da Revolução ou do Governo, agora, às vésperas do pleito, procurando encontrar, nessas deficiências contra as quais lutamos corajosamente, sinais de desgoverno, ou discriminando culpas que não são nossas, mas defluem da conjuntura internacional.

O que a ARENA deseja, fiel à sua missão e como participe direta da equipe governamental, é fazer com que a crise mundial não nos faça diminuir o ritmo de crescimento, fortalecendo o Poder Nacional, para que não se desvie a estratégia brasileira da consecução dos objetivos nacionais, atuais e permanentes.

O povo entende as nossas intenções e o eleitorado compreenderá o nosso papel. O progresso das comunicações, o desenvolvimento do Centro-Oeste, a integração da Amazônica, a revolução dos transportes, a exploração crescente das riquezas do subsolo, os implementos oferecidos à lavoura e a pecuária, para que atendam também à fome internacional, todo esse elenco de realizações tem um preço que o povo quer e pode pagar.

Não é demais incluir nesse preço a gratidão pelo voto e, assim, estamos seguros de que o povo não terá, a 15 de novembro, um comportamento negativo, de frustrações e desesperos, de desconfiança e desengano, mas, ao contrário, sufragando os candidatos da ARENA, ratificará a confiança que, há dez anos, vem demonstrando ao Governo da Revolução. Em nome do desenvolvimento, que é sinônimo de paz, em nome da segurança, que é sinônimo de equilíbrio social.

A ARENA confia no povo, que saberá responder, pelo voto consciente e livre, às intrigas dos adversários do regime, dos inimigos do Governo, tão interessados, hoje, na solução de problemas que não ajudaram a equacionar e a quem concitamos, neste instante, a tirar, da sua discussão, qualquer cogitação eleitoreira ou passionai, porque não se brinca com o futuro da Nação. E, na hora da tempestade, não se muda o timoneiro. Se ventos duros sopram em todo o mundo, mantenham-se, nos postos, os homens experimentados, sem abandonar o leme até que a bonança substitua a borrasca.

É tempo de esperança e o Brasil, apesar dos percalços, enfrenta as dificuldades atuais, como enfrentará as futuras, consciente de que ninguém segura o seu desenvolvimento. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — Concedo a palavra ao nobre Senador Vasconcelos Torres.

O SR. VASCONCELOS TORRES (Rio de Janeiro) (Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O Governador nomeado para o novo Estado do Rio de Janeiro, Almirante Faria Lima, como se diz na linguagem popular, "deu uma no vinte", ou seja, agiu acertadamente no seu primeiro ato e na sua primeira visita, feita oficialmente, a uma repartição pública da terra fluminense.

Coube à Secretaria de Agricultura este privilégio. Durante as horas lá passadas por S. Ex^a, foram-lhe mostradas, ao vivo, as condições da economia do meu Estado.

Sempre pensei — paladino que fui da fusão desde a mudança da Capital — que, quando tivesse de ser feita, necessariamente devia começar pela Agricultura.

O Estado da Guanabara, que possui uma Secretaria de Agricultura, praticamente não tem condições para um projeto amplo, no setor agrícola, e muito menos no pecuário, embora seja verdade que, nas localidades de Campo Grande e Santa Cruz, haja fazendas de criação, particularmente de gado Nelore, uma delas até muito boa. Mas a grande disponibilidade, o grande desafio era e é, justamente, o Estado do Rio, onde possuímos excelentes reservas, aguardando apenas a deflagração de um movimento de apoio aos lavradores, aos pecuaristas, aos horticultores, aos granjeiros e aos avicultores. Basta dizer, por exemplo, quanto a este último, que São José do Rio Preto é considerado — obedecendo o critério de superfície — o maior centro avícola do mundo. E o norte fluminense, que já foi base do café — de lá, justamente, do Estado do Rio, sairia para a zona norte de São Paulo — teve, depois, um período ocupado pelo algodão e, atualmente, pelo arroz. Campos, a área de Macaé e de Conceição de Macabu apresentam concentração da agroindústria açucareira.

Sr. Presidente, nós, que somos da terra, sabemos — e a frase foi dita uma vez por mim, e hoje pertence a todo mundo — sabemos que o Estado do Rio era um grande corpo, mas faltava a cabeça. Com a influência das telecomunicações, dos jornais, dos negócios, dos escritórios, da rede bancária imensa na antiga Capital da República, havia um desajustamento no Estado do Rio. A nossa rede bancária fenecendo — e o Estado do Rio teve grandes bancos no passado — a ponto de, depois do processo fusionista que se estabeleceu na área empresarial dos bancos, vermos, um a um, nossos estabelecimentos como o Banco Mercantil de Niterói, o Banco Predial, o Banco de Cordeiro etc., serem deglutidos pelas grandes organizações.

Então, o agricultor contava e conta somente com o Banco do Estado do Rio de Janeiro.

Mas, Sr. Presidente, embora tenha méritos, não conseguimos até hoje — e fiquei triste quando li uma estatística sobre os projetos apoiados pelo Governo, por estabelecimentos bancários, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, pelo então Ministério do Planejamento, que encaminhava muitas dessas solicitações — não houve, nesses últimos anos, um projeto agropecuário sequer, efetivamente, para o Estado do Rio.

Aí, o Almirante Faria Lima agiu com inequívoca clarividência.

Algumas cidades embutidas na área metropolitana, como Itaboraí, Rio Bonito, Maricá e Saquarema, hoje apresentam um centro citrícola tão importante quanto o de São Paulo. E é tão importante — friso — que os paulistas procuram a laranja itaboraiense e dessa área, devido ao seu sabor. É verdade que se instalou um projeto em nosso Estado, ainda não em execução, para o aproveitamento do suco de laranja, cujo preço atual se encontra completamente aviltado. Constitui espetáculo muito triste, para quem percorre o interior — como o faço habitualmente — ver-se a laranja no pé, não sendo colhida, ou, então, no CEASA ou ao longo das rodovias, vendida por preço que não paga sequer o trabalho da colheita. As laranjas estão apodrecendo, e negociadas, às vezes, a 10, 7 ou 5 cruzeiros. Em Campos, onde estive no sábado passado, tive oportunidade de ver, no mercado, a laranja ser vendida a 1 cruzeiro por mil unidades. E todos sabem como é importante a laranja não só para a alimentação humana, como para a exportação.

Essa idéia do Almirante Faria Lima impressionou-me profundamente. Gostaria de chamar a atenção de S. Ex^a para as disponibili-

dades que possuímos, não só na área norte, mas também numa região quase que virgem, ainda de florestas endrológicas, como é o Vale do São João. Essa região pode transformar-se, positivamente, num celeiro não só para o novo Estado, como também para as áreas e os Estados limítrofes, e para as outras regiões do País, dadas as suas excelentes possibilidades para a instalação de agroindústrias.

É certo que essa atitude calou profundamente nos agricultores. Para mim, deu uma visão antecipada do que será a administração desse eminente homem público. Compreendo que a sua mentalidade de empresário vai ser aplicada nos destinos administrativos do Estado. Quem considera o Estado — e efetivamente o é — como uma empresa, praticamente está com o seu êxito assegurado.

Na PETROBRÁS, foi assim que Faria Lima a administrou, e a fez crescer. Apanhou um serviço muito bem organizado pelo General Ernesto Geisel. Com ele participou diretamente daquele comando. E a PETROBRÁS ingressou naquilo que nós que defendemos a Lei nº 2.004, intransigentemente, que tanto batalhamos pela atuação da PETROBRÁS na distribuição, afinal — pode, chegar esta grande hora — e o Almirante Faria Lima esteve, justamente, nesses momentos de decisão que elevaram ainda mais a nossa querida PETROBRÁS.

A rede bancária fluminense — como disse há pouco — compõe-se apenas das filiais dos grandes estabelecimentos bancários. Mas, quando se fundir o Banco do Estado do Rio com o Banco da Guanabara, tenho a impressão de que aquilo que o Banco do Brasil já está fazendo — e é de justiça proclamar — poderá ser feito na própria área fluminense, pelo novo Banco Banco do Estado do Rio de Janeiro.

Sr. Presidente, dizer que não há uma situação difícil na agricultura e na pecuária fluminenses não seria possível. Eu mesmo tenho ocupado seguidamente a atenção dos meus colegas, relatando, em alguns casos, dramas vividos pelos agricultores. Recentemente — é de pasmar — vacinas contra a aftose foram distribuídas para todos os Estados criadores. Pois bem, o Estado do Rio ficou marginalizado. Debati esse assunto em visita que fiz ao Estado de São Paulo, e me mostraram que o caso do Estado do Rio não era prioritário, quando essa Unidade possui um dos grandes rebanhos do País. É que Sr. Presidente, o tambor funcionava na Guanabara, e nós estávamos apenas com modestos tamborins, sem eco para fazer ouvir o som do nosso apelo nas camadas que dirigem de fato o País, e situações, justamente, nas cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Foi um gesto que, se tem muito de simpatia, tem muito mais de sentimento de avaliação do problema que, devidamente equacionado, coordenado e resolvido poderá dar ao Almirante Faria Lima condições absoluta de tranquilidade no seu Governo.

Sr. Presidente, há um setor que, incompreensivelmente, está ligado à agricultura — a pesca. Não devia, mas está vinculado à agricultura. Sabemos que a SUDEPE é subordinada ao Ministério da Agricultura, e que essa Superintendência tem convênio com a Secretaria de Agricultura do Rio de Janeiro, que cuida da parte de pesca.

A atividade pesqueira fluminense da sardinha está atravessando uma crise. Tenho a impressão de que o Almirante Faria Lima colocando o dedo em cima da questão, com capacidade de organização e de estudo que tem, irá resolver o problema.

A exemplo do que está acontecendo com as laranjas de Itaboraí, Rio Bonito, Maricá, Saquerema, São Gonçalo e outras áreas, a pesca também está atravessando situação de calamidade. As sardinhas estão sobrando, as fábricas que enlatam o produto estão cerrando as suas portas.

E, o paradoxo, fome por toda parte do mundo, na África, e, não se atenua para o problema da exportação.

Confesso que fiquei empolgado com a visita à Secretaria de Agricultura não só do Estado do Rio de Janeiro como da Guanabara, que é pequena e ocupada, aliás, por um ex-Secretário de Agricultura do Estado do Rio de Janeiro, o Engenheiro Agrônomo Cam-

pelo, uma das excelentes figuras humanas que conheço, de grande capacidade, como também o é o atual Titular de Agricultura do Estado do Rio de Janeiro, o Sr. João de Abreu, meu amigo de igual modo, grande pecuarista mas que, infelizmente, esteve com as mãos amarradas, atadas, sem poder dar àquele Estado, a situação que lhe compete no terreno da Agricultura.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, chamaria — se o Almirante Faria Lima permitisse — a atenção de S. Exª para outro lado em que temos excelentes disponibilidades: o reflorestamento. No Estado do Rio de Janeiro o reflorestamento se faz precarissimamente. A venda de mudas e, usando linguagem técnica, a sementeira a repicagem, e, depois, a colocação de sacos plásticos no solo — o que não demanda muito conhecimento não é feito e, parece mentira, o Horto Florestal de Itaguaí vende mais mudas de madeiras de essências para outros Estados do que para o próprio Estado do Rio de Janeiro. Os hortos que possuímos são precários, são pequenos e não se realizou uma política integrada de reflorestamento em áreas que possuímos tanto no Sul como no Norte. E com tal revés, o que se tem observado é um desmatamento — e isto eu gostaria que o Almirante Faria Lima soubesse — indiscriminado, e às vezes não policiado.

Antigamente, quem ia de Lídice para Angra dos Reis e Parati, tinha um deslumbramento diante dos olhos, com as florestas que se apresentavam, hoje derrubadas para sair a lenha transformada em carvão, inclusive madeiras de lei, que estão sendo tombadas sem nenhum critério.

Este plano de reflorestamento a longo prazo, seria talvez meta interessantíssima a ser acrescentada no plano que o ilustre militar tem em mente.

Disse aos meus amigos fluminenses que trabalham na agricultura, daria conta da impressão favorável que colhi com este gesto, que foi o primeiro. Poderia S. Exª ir a outros setores ou até não ir, mas tendo escolhido a Secretaria de Agricultura fluminense, aqui vai um apelo, feito também pelo Secretário João de Abreu para que a Secretaria de Agricultura que está muito bem instalada no que diz respeito a edifício, não saia de Niterói. O Agricultor está habituado ali, já tem um setor de registro de gado nelore, um setor de registro de gado holandês, um laboratório de biologia animal. Tinha uma fábrica de formicida, que pode ser reativada; enfim, é justo que a fusão — no meu modo de entender — seja feita a longo prazo; ela está decretada, existe, e existia antes de ser decretada, pela História, pela Geografia e pela Economia, salvo as barreiras administrativas. Essas barreiras administrativas não poderão ser rompidas assim, da noite para o dia; se há um setor, e *data venia* daqui pondero a S. Exª, que deveria, ainda, ficar na cidade de Niterói, é justamente a Secretaria de Agricultura e Abastecimento.

Tenho a impressão de que, conjugados o parque industrial da Guanabara e mesmo o atual fluminense, com a potencialidade e as disponibilidades agrícolas que possuímos, o novo Estado do Rio de Janeiro se agigantará perante a Nação.

Envio, daqui, o meu aperto de mão ao Almirante Faria Lima ao seu Secretário, Comandante Baltazar da Silveira — por sinal, neto de um ex-Governador do Estado — e, Sr. Presidente, estou satisfeito, também, porque todos sabem, sou uma espécie de marinheiro honorário e, quando escolhem gente da Marinha, eu me sinto assim muito em casa. Os Almirantes, os Oficiais-de-Marinha que governaram o Estado do Rio, todos eles — Almirante Baltazar da Silveira, Almirante Protógenes Guimarães, Almirante Amaral Peixoto e, Sr. Presidente, um que é símbolo, para mim, um homem que entrou na História do Brasil, de quem me orgulho de ser afilhado e a quem tanto devo na vida, que é o saudoso Almirante Ary Barreiras.

Faço votos de que esse gesto tenha o significado que lhe procuro emprestar, da preocupação, do desejo mostrado assim de maneira meridiana, de encarar frontalmente desafio que constitui a agricultura e a pecuária no novo Estado do Rio. Que S. Exª seja feliz e da minha parte estarei aqui, como Senador do novo Estado, a lhe dar todo o apoio e toda a solidariedade. E não é por outro motivo que es-

tou engajado na campanha da ARENA, fazendo tudo para que posamos vencer no Estado do Rio, capitaneados por V. Ex^a, Sr. Presidente, que há de voltar para este Senado com o voto dos fluminenses, e também com a maioria na Assembléia Constituinte, para que haja condições de tranquilidade no Governo.

Tenho feito isso e aqui, encerro, dando conta de que a campanha, no Estado, vai indo muito bem; vai chegando assim a "hora esquentada", nesses momentos finais quando se nota uma euforia do adversário. Já estamos habituados com aqueles que soltam os foguetes antes da festa — e mesmo não demonstrando euforia, estamos fazendo um serviço do qual V. Ex^a é testemunha, Senador Paulo Torres. A não ser a pequena ausência decorrente da missão que tive no exterior — e assim como torno público vou deixar consignado, aqui, nos Anais, que só fui ao Japão porque V. Ex^a concordou. Ofereci a minha presença, dizendo que se fosse necessária ficaria, mas V. Ex^a felizmente não precisou desses dias. Tudo vai maravilhosamente bem, apesar de uma situação que o povo fluminense terá de compreender: V. Ex^a Presidente do Congresso e militar que é cumpridor dos seus deveres, não pode estar a tempo e a toda hora presente à Campanha. Mas o fato é que o seu nome, aureolado como é pelos bons serviços prestados à Pátria, na paz e na guerra, e ao seu Estado em particular, em diferentes setores da Administração, na Polícia Militar e no Governo do Estado, tudo isso como que prepara a estrada, asfalta o caminho para a passeata da vitória a 15 de novembro, trazendo V. Ex^a novamente para esta Casa. É indispensável que V. Ex^a venha, Senador que sabe cumprir o seu dever representa a tradição, representa a lealdade, representa a sinceridade e, principalmente, aquilo que numa vida pública deve ser exaltado: a humildade. Humildade não só de atitudes, mas da sua própria vida; descendente que é de homem de classe média, que lutou e pôde chegar a Marechal do Exército, a Governador e a Senador da República, é homem que tem um título que envaidece muito, porque a vida pública é cheia de sofrimentos e de aborrecimentos. V. Ex^a é pobre, tanto que está fazendo sua campanha sem recursos, sem alardes, sem estardalhaço, e, justamente, com o apoio dos fluminenses. E isso será indispensável ao Almirante Faria Lima e a V. Ex^a, que tem a maioria da bancada federal e também — e aí, no caso, ainda mais — da bancada estadual.

Era só o recado que queria dar hoje. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — Muito obrigado a V. Ex^a.

Concedo a palavra ao nobre Senador Renato Franco.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — Concedo a palavra ao nobre Senador Renato Franco.

O SR. RENATO FRANCO (Pará) (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

No meu Estado natal, o Pará, em 6 de outubro de 1866, instalara-se o primeiro instituto científico da Amazônia, graças ao idealismo de um grupo de cientistas encabeçados por Domingos Soares Ferreira Pena, respeitável autoridade do mundo das ciências.

Essa instituição, no caminhar dos anos, se fizera conceituada internacionalmente e não há agremiação científica nem homem vivendo a pesquisar, a estudar em bem da humanidade que não conheça o tradicional, a princípio, Museu Paraense e, no presente, Museu Paraense Emílio Goeldi.

Exposição histórica, coordenada pelo ilustre e dedicado pesquisador do Museu, Dr. Oswaldo Rodrigues da Cunha, nos informa sobre a longa, brilhante, e por vezes atormentada, existência de uma das mais autorizadas e internacional instituição científica do Brasil.

Está a dirigi-la, desde 1969, com o saber, a exemplar correção e invejável dedicação, o notável médico, Dr. Luiz Miguel Scaff, garantia máxima da continuidade e respeitabilidade do Museu Paraense Emílio Goeldi.

Senhor Presidente e Senhores Congressistas: como justa homenagem aos cientistas de ontem e de hoje passo a ler a fulgurante história do nosso Museu, da lavra do ilustre pesquisador do Museu, Dr. Oswaldo Rodrigues da Cunha e publicada no *Correio Brasiliense*:

108º Aniversário do Museu Paraense Emílio Goeldi

No dia 6 de outubro de 1866, surgia o Museu Paraense, como a primeira instituição científica do Vale Amazônico, forjado pelos ideais de um pugilo de homens decididos, tendo à frente a figura incontestável de cientista e patriota que foi Domingos Soares Ferreira Pena para, através de 108 anos de vívida existência, prestar os mais relevantes trabalhos no desbravamento científico desta imensa porção territorial do Brasil. O Museu Paraense nasceu nesta cidade de Nossa Senhora de Belém do grã-Pará, a velha urbe fundada por Francisco Caldeira de Castelo Branco, tornando-se logo parte integrante no desenvolvimento histórico da cidade. Assim de meados do século passado, aos dias de hoje, o Museu, embora padecendo de inúmeras vicissitudes, mas, também gozando de longos períodos de trabalho construtivo e merecido prestígio, vem assistindo o desenrolar da história de Belém no seu crescimento acelerado, urbanístico e populacional.

Nenhuma instituição científica no Brasil, do porte do Museu Paraense, conseguiu atrair em torno de si tão elevado prestígio e fama, não apenas em nosso país como, principalmente, no mundo civilizado de além-mar. Seu nome por si só, já representa o Pará, a Amazônia com toda a sua fascinação de natureza exótica, e por isso deu a volta ao mundo. Resulta disso que o Pará ficou conhecido no estrangeiro pelo nome do Museu Paraense, que é um ponto fixo na cidade de Belém. Hoje todos os paraenses sabem perfeitamente que Belém não é a velha Belém, de ternas recordações do passado, com todos os seus ingredientes que a fizeram famosa — como o apogeu da borracha em plena e inesquecível *belle époque* dos primeiros anos do século em curso; o intendente esteta e realizador que foi Antonio Lemos; as grandes avenidas ensombradas de vetustas mangueiras (aclimatadas) no Pará, pelo arquiteto e naturalista do século XVIII, Antônio Landi; os seus grandes e confortáveis bondes elétricos que deslizavam sobre os trilhos até o Souza; a festa policroma e profana de Nossa Senhora de Nazaré com sua tradicional procissão do Círio; e enfim tantos e tantos outros valores que tornaram esta cidade preta de luz e pluviosidade refrescante cotidiana, famosa no mundo todo — sem a presença inconfundível do Museu Paraense com a sua eterna atração da rica flora e da fauna curiosa, além da sua pesquisa científica realizada sem alarde, situado há 80 anos aqui, bem aqui, na célebre Avenida da Independência.

Assim é hoje, o nosso velho Museu, parte integrante da cidade, patrimônio do Pará, patrimônio do povo brasileiro. Sendo patrimônio ele conserva uma tradição, conserva relíquias, ele em si é uma relíquia. Portanto, o Museu Paraense é um patrimônio intocável e mais ainda, inalienável.

Como o Museu tem uma longa e fascinante história, façamos, aqui, em singelas palavras um ligeiro quadro panorâmico dos principais acontecimentos que marcaram a existência deste instituto científico, até os instantes atuais. Recordar é viver, dizem aqueles que muito viveram e se assim é vamos viver num átimo de tempo o passado desta Casa de muito Saber.

A idéia de fundar um Museu, nesta cidade, vinha já desde os idos de 1861, quando o então Deputado à Câmara Provincial Dr. Joaquim Pedro Corrêa de Freitas secundado pelo Dr. Joaquim José de Assis, incluíram um artigo aditivo

no Orçamento da Província para o ano de 1862, para que o Governo fundasse e instalasse um Museu de História Natural, cuja verba inicial, ficava estipulada em 600 mil reis. Os Governos de então, nada fizeram e em pouco tempo a iniciativa caiu no olvido. Mas nem tudo estava perdido, pois, a idéia ainda sobreviveria alguns anos depois, com a decisão e o impulso fomentado pelo cidadão mineiro Domingos Ferreira Pena.

Como Secretário da Província do Pará, vivia em Belém, Ferreira Pena, desde o dia 8 de setembro de 1858, convidado e trazido para essa função pelo Tenente-Coronel Manuel de Frias e Vasconcelos, quando viera nomeado Presidente desta Província. Já bastante familiarizado na sociedade paraense, não só pelo seu nobre empenho de assimilação, sua cultura humanística e principalmente pelo elevado cargo que ocupava, não foi muito difícil a Ferreira Pena fazer renascer a idéia da criação do Museu de História Natural como conclamar e atrair, em torno de si, um certo número de pessoas, também, bastante influentes política e socialmente, para em 1866 realizarem esse memorável desiderato. E assim foi feito, após algumas reuniões preparatórias para estudos de como devia ser estruturado o novo Museu, marcou-se a data de 6 de outubro desse ano para a criação do órgão e a formação da primeira Diretoria. Essa reunião, realizada num sábado, teve lugar no Salão principal do Palácio do Governo, com a aquiescência do Coronel Antônio de Lacerda Chermont (Barão de Arary) na ocasião 1º-Vice-Presidente da Província, através da qual foi inicialmente instalada a Associação Filomática, inquestionavelmente, o núcleo do Museu Paraense, com a sua primeira Diretoria. Esta ficou assim constituída:

Presidente: Domingos Soares Ferreira Pena. Intelectual esclarecido, Secretário de Governo da Província, jornalista e já estudioso da natureza Amazônica.

Secretário: Dr. Francisco Acácio Corrêa (depois Barão de Guamá), bacharel em Direito, então prestigioso chefe do partido Liberal no Pará.

Tesoureiro: Dr. Álvaro Pinto de Pontes e Souza. Bacharel em Direito, político e administrador.

Diretores: Dr. Américo Marques Santa Rosa. Destacado médico baiano e interessado nas Ciências Naturais, vivia em Belém desde 1855, salientando-se também como político, jornalista e professor. Era sincero amigo de Ferreira Pena.

* Dr. José Ferreira Cantão. Notável médico paraense, ilustrado e muito sensato, destacou-se na política como membro do partido Liberal; era também administrador e professor e como tal foi dos que mais se bateu em prol da fundação do Museu.

* José de Carvalho Serzedelo. Major da Guarda Nacional, servindo nessa ocasião como Ajudante de Ordens do Comando Superior de Belém.

* Padre Felix Vicente de Leão. Membro ativo da maçonaria, político e professor. Mais tarde já como deputado criticou injustificadamente Ferreira Pena e a existência do próprio Museu.

* Dr. Marcelo Lobato de Castro. Distinto médico nascido de ilustre família paraense, político esclarecido e professor de merecimento.

* Sr. José Antonio Afonso. Era um Mecenas. Abastado comerciante português radicado há muito no Pará. Filantropo e patrocinador de entidades beneficentes e culturais, como o Hospital D. Luiz I (Beneficente Portuguesa) e o Grêmio Literário Português.

Estes foram os ilustres cidadãos que, compenetrados dos anelos feitos por Ferreira Pena, resolveram associar-se para

estimular a fundação do Museu Paraense, o qual nascia como entidade particular, embora viesse a receber auxílio pecuniário do Governo. É interessante observar que pelos Estatutos da Associação Filomática, que eram os do próprio Museu, revelavam em si os objetivos de longo alcance da pretensão do sábio mineiro. Na realidade a nova instituição que surgia, além de preencher os requisitos de Museu, desempenharia ainda as atribuições de uma Academia, finalidade bem esclarecida para a comunidade de Belém de há 108 anos atrás. Ferreira Pena embalava a idéia brilhante de que o Museu, com suas Seções Técnicas e sua própria Biblioteca especializada, deveria cumprir ou suprir essas finalidades na ausência total então de entidades desse caráter. Não haviam escolas superiores e nem Sociedades ou Academias de cunho científico, daí a necessidade da fundação do Museu. Além desse objetivo havia ainda a principal finalidade do Museu e que era o estudo da Natureza Amazônica com sua flora e fauna, sua constituição geológica, rochas e minerais, a geografia da imensa região e assuntos correlatos como a história do Pará e Amazonas. Mais do que isso, um dos pontos altos do Museu deveria ser o estudo do homem indígena amazônico, tanto eles fossem atuais ou pretéritos. Este foi em realidade um dos assuntos que mais fascinou a Ferreira Pena e que o levou a dedicar-se, com convicção e esmero científico, das tribos ameríndias e especialmente daquelas que existiram no passado distante. Por isso o Museu Paraense tornou-se pioneiro nessas pesquisas, tanto na Etnografia como na Arqueologia.

Depois de fundado o Museu, passou por incontáveis contratempos, ora por falta de verbas suficientes, ora por desinteresse e incompreensão de muitos, até mesmo dos Governos que se sucederam naquela época. Mas sempre houve esforços e boa vontade de muitas pessoas e assim em 25 de março de 1871 o Museu passava definitivamente para a órbita administrativa do Governo da Província, sob a sábia e clarividente responsabilidade do então Presidente da Província, Dr. Joaquim Pires Machado Portela.

Na direção do Museu manteve-se por algum tempo Ferreira Pena, procurando realizar o quanto era possível, tendo em vista os elementos materiais e pecuniários que o Poder Público dotava ao mesmo de maneira muito limitada. Mais não era possível fazer. Assim mesmo Ferreira Pena emprestou ao Museu um nome já na época respeitado e que contribuiu bastante para atrair um número selecionado de cientistas estrangeiros, que, interessados pela natureza amazônica, aqui passaram nessa ocasião, dentre os quais se salienta o célebre geólogo americano Charles Frederick Hartt. Infelizmente uma série de intrigas e mesquinhas, que sacaram contra a honorabilidade do sábio mineiro, o obrigaram a demitir-se da direção do Museu e conseqüentemente fizeram com que este em certa paralisia o transformasse em uma simples e rotineira repartição pública, igual a tantas que vegetaram durante os anos do segundo Império na Província do Pará.

E nesta situação o Museu levou a sua existência através de toda a sorte de atropelos até os últimos anos da Monarquia. Por fim, os deputados da Assembléia Legislativa (julgando-se naturalmente muito cultos) acharam que o Museu era um peso morto, uma repartição inútil e que melhor seria economizar o dinheiro miserável que o Governo com ele despedia, resolveram, por meio de um aditivo no Orçamento Provincial, extingui-lo. Isso era bem o que tinha acontecido com a República Francesa, logo após a célebre Revolução, quando por meio de sórdidas intrigas decidiram liquidar com o grande cientista Antoine Lavoisier. Os algozes para defenderem o seu ponto de vista de acusação alegaram

simplesmente: "A República não precisa de cientistas". Os homens que administravam o Pará em 1888 imitando provincianamente a Europa, pensaram da mesma forma! E assim aconteceu. Em princípios de 1888 o Governo fechou o Museu, felizmente não o extinguindo de todo como ordenavam os deputados.

A instituição da República no Brasil, veio na hora certa salvar o Museu Paraense do desaparecimento assim como restituir a outros setores da administração pública da velha Província a moralidade, o trabalho e a continuidade. Os republicanos paraenses com vários líderes de envergadura cultural, social e moral, estavam impregnados de uma filosofia moderna e horizontes muito amplos para as questões administrativas, principalmente aquelas que foram verdadeiros entraves no passado. Desde o início perceberam eles a importância que o Museu Paraense deveria ter na nova administração, não só a instituição dedicada ao levantamento dos recursos naturais do Pará (fauna, flora, geologia, geografia e etnografia), como também o centro propulsor de formação e ensino, através de aulas e mostruário aos estudantes das escolas de Belém. Isto era em verdade aquilo por que tanto Ferreira Pena se bateu nos idos de 1866.

Finalmente depois de alguns trabalhos de recuperação e já instalado na rua de S. João (hoje João Diogo), em um prédio contíguo ao antigo Liceu Paraense (hoje Colégio Estadual Paes de Carvalho) onde funcionou quase 30 anos, o Museu foi reinaugurado no dia 13 de maio de 1891 (data da Abolição da Escravatura), com toda a solenidade. O Museu adquiria assim o seu prestígio e o lugar de destaque a que estava destinado, pela maneira de interpretar os fatos reais da vida, pela intervenção de dois ilustres paraenses que eram o Dr. Justo Leite Chermont e José Veríssimo de Matos.

Em meio a estas celebrações merecidas, forçosamente deveria vir à baila a lembrança do inesquecível Ferreira Pena, o qual, triste, desolado e pobre morreria quase à míngua em 6 de janeiro de 1888, que por ironia do destino, exatamente na mesma ocasião matavam também o Museu que era criação sua.

Em nova fase, embora todos se esforçassem para dar melhor desempenho à instituição, não foi possível alcançar aquele grau de desenvolvimento e prosperidade de que o Museu tanto necessitava. Faltava antes de tudo uma filosofia de trabalho científico que norteasse os objetivos da pesquisa; a verba era carente para levar a cabo tal perspectiva além de não existir nem direção científica e nem pessoal pesquisador habilitado para tal. Logo de início a incapacidade estava patente e portanto não demorou muito a decadência do Museu. Em vista dessa situação, o então Governador Lauro Sodré em fins de 1893, tendo conhecimento de que vivia em Teresópolis o zoólogo Dr. Emilio Augusto Goeldi demitido antes como pesquisador do Museu Nacional, encarregou ao professor José Veríssimo, que há tempos se transferira ao Rio de Janeiro, entabolasse com aquele cientista suíço a possibilidade de o mesmo vir ser o Diretor do Museu e o restaurasse dentro das normas científicas mais modernas.

As facilidades, quase uma carta branca para esse mister, condições financeiras amplas e ainda mais do que tudo, o próprio interesse científico de que Emilio Goeldi ansiava em conhecer e viver na Amazônia, forçaram-no a aceitar incontinenti a tarefa que lhe confiava Lauro Sodré e o novo Governo republicano. Impossibilitado de viajar logo para Belém, por causa da revolta da Armada em fins de 1893 e princípios de 1894, o já Diretor do Museu finalmente, depois de alguns atropelos chega a esta cidade no dia 7 de junho desse ano e logo a 9 assume a direção da instituição. Emilio Goeldi tinha então 36 anos, dos quais 9 de Brasil, portanto, já uma certa experiência e aclimação dos trópicos.

Não havia tempo a perder e por isso Goeldi emprega toda a sua sabedoria, perspicácia e experiência alhures, para transformar o velho Museu Paraense, fundado por Ferreira Pena, em um Museu de verdade, dinâmico, científico, trepidante, servindo ao Governo, ao povo e, acima de tudo, promovendo o devassamento da Amazônia em nível altamente técnico. Ainda em 1894, por decreto do Governo de 2 de julho, o Museu recebe uma nova organização, sob a sábia inspiração de Goeldi, dentro das normas mais exigentes em matéria de Museus científicos de todo o mundo e pelo qual a instituição se enquadraria de modo geral até os dias presentes. O novo Regulamento estabelecia que o Museu deveria funcionar com as seguintes Seções (como tal já existia nos regulamentos anteriores): Zoologia, Botânica, Etnologia-Etnografia, Geologia-Mineralogia e Biblioteca especializada em assuntos de Ciências Naturais e Antropológicas e também Amazônicos em geral. Além destas foi criado um Parque Zoológico, como amostra viva da natureza amazônica e que servisse como instrução e entretenimento do nosso povo, e curiosidade dos alienígenas que nos visitassem.

No dia 16 de março de 1895 todo o acervo do Museu mudou-se para a área ampla situada na Avenida da Independência, pela frente, e Gentil Bittencourt por trás. O terreno era uma antiga Rocinha de José Silva Santos, um dos homens mais ricos do Pará de então, menor do que é hoje, mas devido as desapropriações do Governo acabou o Museu ocupando todo o quadrilátero atual. Valia à pena admirar o trabalho dinâmico que em pouco tempo Goeldi impôs aos funcionários do Museu, pois o parque zoológico, e o recém plantado horto botânico e bem como as suas notáveis e ilustrativas exposições foram inaugurados e abertos ao uso público no dia 15 de agosto desse mesmo ano.

As pesquisas científicas e os trabalhos no interior do Pará tiveram imediatamente desenvolvimento acelerado, conforme Goeldi conseguia recrutar cientistas de gabarito na Europa e funcionários qualificados no próprio local. Inicia-se, sem perda de tempo, a publicação de duas revistas especializadas para a divulgação das pesquisas encetadas aqui pelos cientistas do Museu ou de outros lugares, e que ficaram famosas como o *Boletim do Museu Paraense*, e as *Memórias do Museu Paraense* — ambas de repercussão internacional, e que até os dias de hoje são respeitadas e disputadas em todo o mundo.

De 1894 até 1921 o Museu, através de seus cientistas e auxiliares técnicos, viajou, pesquisou, coletou material da fauna, flora, rochas, minerais, fósseis, objetos indígenas atuais e arqueológicos, a todos os confins da Amazônia. Fizeram ainda levantamentos detalhados de alguns rios da região, além de observações meteorológicas e outros estudos, inclusive de técnicas agrícolas em Belém, Irituia e na antiga Estação Agrícola Experimental de Peixe-Boi. Nesse período o Museu vê muitos de seus pesquisadores e funcionários subalternos sucumbirem pela implacável febre amarela, malária e outras doenças tipicamente tropicais, todos no cumprimento do dever.

Finalmente depois de 13 anos de atividades incessantes sob o sol e clima equatorial, esgotado pelo trabalho e doente, Emilio Goeldi resolve resignar para sempre a alta posição de Diretor do Museu e a confiança ilimitadas que lhe mereceram os governadores republicanos. Retira-se para a Suíça, sua terra natal, a 22 de março de 1907. Por algum tempo as atividades científicas do Museu não sofrem solução de continuidade, pois na direção ficara o seu amigo compatriota. Dr. Jacques Huber, um dos maiores botânicos que viveu na Amazônia. Este cientista, muito simples e de maneiras delicadas, muito mais amazonizado que Goeldi sabia tudo sobre

as plantas desta imensa região. Mas como tudo que é bom dura pouco, segundo o provérbio popular, assim também aconteceu com o Dr. Jacques Huber, pois faleceu em fevereiro de 1914; aconteceu também com o Pará e a Amazônia em geral quando sobreveio a ruína financeira provocada pela desvalorização da borracha regional em detrimento daquela que começava a inundar o mercado mundial explorada na Malaia. Todos os males juntos choveram sobre esta região e como tudo estava na dependência do chamado "ouro negro", a decadência foi geral, mas o Museu foi o organismo do Governo que mais sofreu, pois que para o seu perfeito funcionamento consumia quantias elevadas.

Entre 1921 e 1930 o Museu vive quase em completo marasmo, como de resto todos os setores do Pará. Pouco ou nada se faz e a atração principal do povo é o velho Parque Zoológico e as suas exposições já um tanto envelhecidas. Nesse lastimoso período tudo estaria perdido, isto é, as suas preciosas coleções zoológicas, botânicas, geológicas, etnográficas e arqueológicas e também a valiosa Biblioteca do Museu, se não fosse a atenção e assistência desinteressada do Sr. Rodolfo Siqueira Rodrigues, antigo funcionário do mesmo, admitido por Goeldi, ainda criança, em 1897. Siqueira Rodrigues viveu e trabalhou 60 anos no Museu, do qual todos o consideravam já como uma relíquia, quando faleceu em 1957 com 73 anos de idade.

A Revolução de 1930 veio salvar da aniquilação completa o Museu Paraense, tal como sucedera outrora com o advento da República. Guindado a Interventor do Estado, o major Joaquim Magalhães Barata empreendeu patrioticamente a restauração de todos os departamentos administrativos do Governo, tão desmoralizados e em decomposição se encontravam. Examinando pessoalmente a situação aviltante a que chegara o velho Museu, resolveu incontinenti tomar medidas urgentes para recuperar o seu patrimônio material e soerguer o seu nome científico bastante abalado. Ainda em novembro de 1930 nomeia para Diretor o Dr. Carlos Estevão de Oliveira, bacharel em Direito, embora não fosse um cientista era contudo um elemento muito ligado as coisas amazônicas (ele era pernambucano) e prometia ser um bom administrador, conforme o entender de Magalhães Barata. Assim, com o apoio governamental o Museu começou a caminhar em nova etapa de sua existência. Ampliou-se sucessivamente em 15 anos a área em que atualmente se encontra, através de desapropriação e compra. O Parque Zoológico, expandiu-se desmesuradamente, chegando a abrigar nos cercados jaulas e gaiolas, mais de 2.000 animais representando numerosas espécies de todas as partes da Amazônia. Para isso, o governo ditatorial impunha para todas as Prefeituras do Pará uma quantidade de animais e dinheiro que deveriam constantemente remeter ao Museu, além da reprodução contínua que os próprios animais estavam naturalmente sujeitos em seu cativeiro. Foi o apogeu do Jardim Zoológico do Museu esses 15 anos. Em contrapartida, a pesquisa científica, que era o verdadeiro objetivo do Museu desde os tempos de Ferreira Pena e Emílio Goeldi, foi até certo ponto preterida.

Não queremos aqui abordar este assunto, em todo caso podemos dizer como acima ficou exposto, que nesse espaço da administração Carlos Estevão a pesquisa científica pura foi descuidada e em alguns setores nada se fez. Haja vista que nenhum trabalho científico foi publicado no Boletim do Museu ou noutro lugar, bem como não se levaram a cabo excursões com objetivo de pesquisa. Além do Jardim Zoológico, o ponto alto da administração em causa, foi o pioneirismo do Museu nos estudos aplicados de piscicultura intensiva e criação de tartarugas, algumas espécies do gênero *podocnemis*, em tanques apropriados, segundo os ditames

técnicos da época. Várias espécies de peixes amazônicos, entre eles o Pirarucu, o Tucunaré, o Apaiari, os Acarás e outros peixes, foram criados intensamente com sucesso e daqui foram os seus alevinos (filhotes) transportados para os açudes de todo o Nordeste, onde hoje abastecem e saciam a fome de milhões de pessoas nessa populosa região.

O Museu, com o passar dos anos, necessitava de um edifício adequado para acomodar todos os seus setores. Tudo tinha sido em vão, desde o tempo de Ferreira Pena, passando por Emílio Goeldi que tudo fez, até Carlos Estevão que igualmente muito lutou por esta realização. Chegou a conseguir a promessa de verbas especiais feitas pelo seu amigo particular Presidente Getúlio Vargas, mas fatores adversos negaram essa meritória iniciativa.

Passado o tempo da Ditadura Getuliana e após a morte de Carlos Estevão em junho de 1945, o Museu declina assustadoramente para uma decadência completa e os Governos do Estado que se sucediam nada se interessavam em tomar medidas que evitassem a desgraçada extinção deste rico patrimônio cultural do Brasil. Novamente veio salvar o Museu Paraense, desta vez não uma revolução de armas, mas sim uma revolução científica que então se operava neste imenso País. Foi a fundação do Conselho Nacional de Pesquisas pela Lei nº 1.310 de 15 de janeiro de 1951, órgão superior consultivo da Presidência da República. O Conselho Nacional de Pesquisas foi a melhor criação que o Governo já contribuiu nesses últimos 30 anos para o desenvolvimento técnico-científico do Brasil. Subordinado ao Conselho, foi logo depois, através do Decreto nº 31.672 de 29 de outubro de 1952, criado o Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), o qual, em boa hora, salva e preserva da decadência e humilhação um museu de nome e reputação merecida no mundo inteiro como nenhuma instituição no Brasil grangeou para si.

No dia 7 de dezembro de 1954 o Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia firmou com o Governo do Estado do Pará um Convênio com a duração de 20 anos, para que aquele administrasse o Museu Paraense Emílio Goeldi, e promovesse o mais rápido possível a restauração de seu patrimônio material e científico e patrocinasse o reatamento das pesquisas científicas e o seu contínuo desenvolvimento. No dia 6 de abril de 1955, o Museu passa definitivamente a girar na órbita da administração federal sob a tutela do INPA e Conselho Nacional de Pesquisas. Os primeiros 20 anos do acordo firmado em 1954 já decorreram e irão culminar em dezembro deste ano. Historiar o que foi feito nesses 20 anos seria um nunca mais acabar, pois seria necessário escrever um livro não apenas sobre as atividades científicas, culturais, materiais e administrativas deste período, como também de todos os outros períodos anteriores desde 1866.

Sem contestação este último período foi o mais ativo de realizações materiais e pesquisa científica intensa, o que é impossível aqui descrever ou comentar tudo o que foi feito. Por outro lado, foi também um dos períodos mais calmos da História do Museu. Verbas substanciais, nem sempre vultosas para imediata recuperação que se fazia necessária, conseguiram solver lenta e paulatinamente os problemas mais carentes do Museu, nomeadamente as pesquisas científicas e os trabalhos de campo, acima de tudo, o melhoramento e a atualização da sua rica e importante Biblioteca. Dentro das medidas, tudo se procurou fazer conforme o figurino dos dias trepidantes da atualidade. Pesquisadores nacionais e estrangeiros foram contratados, além daqueles que foram aproveitados e já desempenhavam as suas funções no Museu. O Boletim do Museu e as Publicações Avulsas tiveram circulação, divulgando as pesquisas intensivas que aqui se desenvolvem. Excursões científicas são programadas todos os

anos, o que fez com que a Amazônia fosse novamente vasculhada em todos os seus rincões, tal como já se havia feito ao tempo de Ferreira Pena em pequena escala e Emílio Goeldi com mais vigor. Nenhuma instituição no Brasil tem palmilhado o terrível território amazônico em tal escala, em tempo algum, note-se como a que levou e ainda leva a cabo o Museu Paraense. Hoje em dia, talvez, só o pessoal do Projeto RADAM com verbas e condições inigualavelmente superiores poderá vangloriar-se em parte desta admirável glória.

Um dos principais propugnadores do Convênio com o INPA, em 1954 foi, com toda a justiça, o Dr. Olímpio da Fonseca Filho, então Diretor do Instituto de Pesquisas da Amazônia e que, sabedor em todos os detalhes da situação precária do Museu, não perdeu tempo algum nesta ingente tarefa. O primeiro Diretor do Museu nesta nova fase foi o zoólogo Dr. José Cândido de Melo Carvalho, do Museu Nacional. Aqui passou 4 meses apenas, pois nessa ocasião havia sido nomeado Diretor do Museu Nacional do Rio. Substituiu-o o botânico Dr. Walter Alberto Egler, de saudosa memória. Depois de 6 anos de administração, este pesquisador, ainda na Direção do Museu, ao realizar perigosa viagem de exploração botânica em todo o rio Jari, veio a falecer num acidente com a canoa em que ele e outros acabavam de transpor a violenta queda d'água Maracacuera, dela se despenhando.

Na Direção estava o Dr. Eduardo Eneas Galvão, renomado antropólogo brasileiro, que após aquele acidente foi mantido no cargo até novembro de 1962, sendo substituído pelo zoólogo Dr. Dalcly de Oliveira Albuquerque; administrou o Museu por 6 anos durante os quais procurou sempre estimular tanto quanto possível a pesquisa científica e prestigiar ao máximo os pesquisadores, embora um tanto temperamental, o Museu ficou devendo a ele uma série de relevantes serviços em vários setores além da pesquisa. Finalmente, em 5 de fevereiro de 1969, tomava posse do cargo de Diretor o Dr. Luiz Miguel Scaff, médico sanitaria apostentado do Ministério da Saúde. Há muitos anos radicado em Belém (é natural de Mato Grosso), chefiava aqui o Serviço de Endemias Rurais e através do qual ficou definitivamente ligado ao meio social de nossa terra, amazonizando-se como tantos outros que aqui vivem. Como os acontecimentos são recentes e os protagonistas ainda estão em seus lugares, os que desejarem é só observarem ao vivo o processo histórico.

O Dr. Luiz Scaff já dirige o Museu há quase 6 anos, e nesse tempo a sua maior preocupação é conseguir melhores acomodações de trabalho para todos os setores deste instituto, especialmente na área científica. Em parte já conseguiu desincumbir-se desta tarefa complexa, e hoje a Divisão de Botânica e a Divisão de Zoologia acham-se perfeitamente instaladas em edifícios construídos de acordo com os requisitos determinados pelos pesquisadores das Seções que eles alojam. A administração ganhou também um prédio especial e hoje se encontra alojada no antigo prédio onde funcionou o Tribunal de Contas, devidamente adaptado. Outros setores vêm passando por melhorias, como foi o caso da Biblioteca do Museu, embora uma reforma inadequada não resolva o problema, pois o mais sensato é a construção de um edifício modesto mas funcional. A rede elétrica e o serviço de águas são ambos novos e passam continuamente por melhorias.

O atual Jardim Zoológico do Museu, embora antiquado, inadmissível nos moldes em que se encontra, incongruente e um estorbo contínuo, vem sendo conservado com dificuldade, ainda que se procure melhorar muito o seu aspecto em relação ao público. Este público, na maior parte ignorante, não compreende o esforço de ninguém: chegam em bandos, principalmente aos domingos, para somente deprender, inutili-

zar e ferir e instigar os poucos animais que aqui vivem. Poucas são as pessoas que procuram o Museu para estudar, assimilar e tomar contato direto com as coisas da natureza e sentir ou auscultar o esforço despendido em anos de trabalho, que homens e mulheres aqui deixaram, e que ainda hoje é o apanágio dos que desempenham os seus labores.

Atualmente, um dos setores mais importantes e ativos do Museu é a Biblioteca especializada. Esta Biblioteca tem uma história a ser contada, mas isso não o faremos aqui, embora digamos algumas linhas acerca de seu conteúdo e finalidades. Desde os estatutos de 1866, Ferreira Pena estabelecia a criação da Biblioteca do Museu, de caráter especializado, tendo em vista as matérias aqui estudadas. Logo após a instalação oficial de 1871, aquele cientista procurou aos poucos instalar a referida biblioteca, mas esta atitude de longo alcance não foi interpretada sensatamente pelo então Presidente da Província e outras pessoas. Depois desse insucesso não mais se cogitou de tal medida, até o advento da administração de Emílio Goeldi. Nos novos Estatutos do Museu, decretados pelo Governo em julho de 1894, estava previsto, além das seções científicas, também a criação da sua Biblioteca sobre Ciências Naturais, Etnológicas e de assuntos gerais sobre a Amazônia. E assim, conforme todos os setores do Museu se expandiram, a Biblioteca tinha de crescer na mesma proporção, pois toda e qualquer pesquisa científica que se realiza aqui depende deste importante setor. A Biblioteca é a alma dos trabalhos que se realizam no Museu.

Nos anos de decadência a Biblioteca padecia dos males que afligiam todo o arcabouço do Museu, mas apesar de tudo o seu patrimônio em livros e publicações de todo o tipo e de toda parte, aumentava lenta e paulatinamente. Em abril de 1955, na ocasião da passagem do Museu à órbita federal, a Biblioteca possuía um acervo de quase 20.000 publicações de todo tipo. Atualmente, 20 anos depois, o seu patrimônio ascende a mais de 100.000 e está de modo geral bastante atualizada. É a maior Biblioteca científica da Amazônia e Nordeste e possivelmente a segunda do Brasil em Ciências Naturais e afins, Antropológicas e assuntos gerais amazônicos. Embora não esteja em prédio perfeitamente adequado às suas vastas atribuições, a nossa Biblioteca é a mais moderna de Belém e não apenas em seu aspecto material, mas principalmente em suas normas de catalogação, classificação, indexação, dinamismo e atendimento rápido, tornada útil, por uma direção superior que é desempenhada por auxiliares e bibliotecárias eficientes e capacitadas. Por estas palavras podemos concluir que a Biblioteca é o maior patrimônio não somente do Museu, mas do Pará, e por isso podemos envaidecer-nos desse templo de saber, que um século de lutas materializou aquele sonho de Domingos Ferreira Pena. Para esclarecer melhor é preciso que se faça justiça ao porque desse alto padrão de nossa Biblioteca, sem a qual decerto a isso não chegaríamos. Isso tudo se deve a inteligente e paciente administradora que é a distinta bibliotecária D. Clara Maria Galvão, auxiliada pela também bibliotecária Maria José Ferreira, além de outras auxiliares, que há 20 anos desempenham suas funções, envolvidas por um espírito e filosofia superiores.

E assim é o Museu Paraense Emílio Goeldi, contada a sua história em rápidas, mas vivas pinceladas que mostrou a sua luta pela sobrevivência, a sua afirmação como instituição e por fim o gigantesco trabalho em devassar cientificamente o mundo Amazônico em todos os sentidos, sob vários aspectos, ao mesmo tempo que divulga para o mundo o resultado desse esforço. Através dos tempos várias instituições científicas nacionais e estrangeiras se associaram e ainda se associam

para desenvolver pesquisas de grande envergadura, com os pesquisadores do Museu especialmente nos trabalhos de campo. O nome do Museu pesa na balança, pois seu prestígio científico é firme no estrangeiro, porque o fato de situar-se à entrada da Amazônia, seus trabalhos de pesquisa séria grangearam a atenção dos cientistas ávidos de informes desenvolvidos nesta região portentosa.

Desde Ferreira Pena até os dias atuais quantos cientistas e pesquisadores emprestaram a sua colaboração e seu saber nos trabalhos de estudar a Amazônia? E que dizer das pesquisas de laboratório e de campo que foram levadas a efeito por esses homens e mulheres que subiram e desceram os rios pequenos e imensos, atravessaram florestas, transpuseram serras e morros, correram estradas de todo tipo, conviveram com inúmeras tribos indígenas e escavaram denodadamente o solo à cata de rochas e fósseis? A lista não teria fim para citar os quesitos acima, pois os resultados disso em si é o próprio miolo, principal conteúdo da longa história do Museu Paraense.

Nos dias presentes, quando os Governos Federal e Estadual tanto lutam para o desenvolvimento da Amazônia, através de um bem planejado esforço para o seu conhecimento na superfície e no subsolo, seria oportuno que o Museu Paraense recebesse uma atenção e um auxílio financeiro mais compatível para construir melhores acomodações ao seu setor científico, como também incentivar e reforçar os seus programas de pesquisas, no laboratório e no campo. O Museu, como órgão do Conselho Nacional de Pesquisas, a instituição de pesquisa mais antiga em funcionamento na Amazônia, portando longa experiência, e um respeitável rol de serviços prestados ao Brasil, não poderia e nem poderá ficar à margem de todas as atividades que se operam no desenvolvimento dessa região. O Museu tem um destino traçado, tem uma história, vive intensamente o presente e espera ainda por melhores oportunidades para enfrentar galhardamente o futuro.

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

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — Não há mais oradores inscritos.

Nada mais havendo que tratar, vou encerrar a sessão.

Designo para a de amanhã, dia 23 de outubro de 1974, a seguinte

ORDEM DO DIA

-1-

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 88, de 1974, (nº 2.024-B/74, na Casa de origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que dispõe sobre a obrigatoriedade da iodinação do sal destinado ao consumo humano, seu controle pelos órgãos sanitários, e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob nº 427 e 428, de 1974, das Comissões:

— de **Saúde**, favorável, nos termos do substitutivo que apresenta;

— de **Constituição e Justiça**, pela constitucionalidade e juridicidade do substitutivo da Comissão de Saúde; e **pareceres orais**, das Comissões:

— de **Constituição e Justiça**, favorável às Emendas de nºs 1 a 4 de contrário às de nºs 5 a 7, todas de Plenário;

— de **Saúde**, favorável às emendas de plenário de nºs 1 a 4 e contrário às de nºs 5 a 7; e

— de **Economia**, favorável ao projeto nos termos do Substitutivo da Comissão de Saúde, favorável às Emendas de Plenário de nºs 1 a 4 e contrário às de nºs 5 a 7.

-2-

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 72, de 1974 (nº 457-B/71, na Casa de origem), que dispõe sobre a divulgação do livro pela televisão, e dá outras providências, tendo

PARECER FAVORÁVEL, sob nº 387, de 1974, da Comissão

— de **Educação e Cultura**.

-3-

Votação, em turno único, do Requerimento nº 205, de 1974, de autoria do Sr. Senador Danton Jobim, solicitando a retirada do Projeto de Lei do Senado nº 114, de 1974, de sua autoria, que imprime nova redação ao art. 492 da Consolidação das Leis do Trabalho, a fim de reduzir, para dois anos, o prazo para aquisição da estabilidade pelo trabalhador.

-4-

Votação, em turno único, do Requerimento nº 209, de 1974, de autoria do Sr. Senador Luiz Cavalcante, (autorizado pela Comissão de Economia, em seu Parecer nº 453, de 1974), solicitando a retirada, em caráter definitivo, do Projeto de Resolução nº 26, de 1974, de autoria da referida Comissão, que suspende a proibição contida nas Resoluções nºs 58, de 1968, 79, de 1970, e 52, de 1972, para permitir que a Prefeitura do Município de São Paulo (SP), eleve o montante de sua dívida consolidada, mediante contrato de empréstimo junto ao Banco Nacional da Habitação, destinado a financiar a linha prioritária Norte-Sul do Metropolitano daquela cidade.

-5-

Votação, em primeiro turno (apreciação preliminar da constitucionalidade, nos termos do art. 297 do Regimento Interno), do Projeto de Lei do Senado nº 29, de 1974, de autoria do Sr. Senador Franco Montoro, que elimina a exigência do prazo da carência para concessão de benefícios por incapacidade para o trabalho aos segurados obrigatórios e para concessão de pensão aos seus dependentes, tendo

PARECER, sob nº 115, de 1974, da Comissão

— de **Constituição e Justiça**, pela inconstitucionalidade, dependendo da votação do Requerimento nº 240, de 1974, de adiamento da votação.

-6-

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 57, de 1972, de autoria do Sr. Senador Franco Montoro, que fixa em seis horas o período de trabalho diário dos operadores em eletricidade, e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob nºs 132 e 133, de 1974, das Comissões:

— de **Constituição e Justiça**, pela constitucionalidade e juridicidade; e

— de **Legislação Social**, favorável, dependendo da votação do Requerimento nº 242, de 1974, de adiamento da discussão para audiência do Ministro do Trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 16 horas e 25 minutos.)

CONSULTORIA JURIDICA

PARECER Nº 39, DE 1974

Da Consultoria Jurídica, sobre Requerimento de Guido Faria de Carvalho, Técnico Legislativo, Classe "A", solicitando enquadramento na Categoria Funcional de Técnico Legislativo, Classe "C".

GUIDO FARIA DE CARVALHO, Técnico Legislativo, Classe "A", requer seu enquadramento na Classe "C" da Categoria de Técnico Legislativo, baseando-se, para tanto, nas seguintes razões:

1) A Resolução nº 18, em seu artigo 7º, que fixa e enumera os critérios seletivos, para efeito de transformação ou transposição de cargos para as Categorias funcionais do Grupo Atividades de Apoio Legislativo, estabelece, no item I:

"I — ingresso, em virtude de concurso público, em cargo isolado ou de carreira a que pertencer o cargo a ser transformado ou transposto."

2) a mesma Resolução nº 18, determina, em seu artigo 5º:

"Os cargos ocupados serão transformados ou transpostos mediante inclusão dos respectivos ocupantes nas correspondentes Categorias funcionais, do maior para o menor nível, nos limites da lotação estabelecida para cada área de especialidade, por ordem rigorosa de classificação dos habilitados no processo seletivo a que se refere o artigo 7º desta Resolução;"

3) o § 1º do artigo 7º, também da mesma Resolução, prescreve:

"Para o efeito do disposto no artigo 5º e seu § 1º desta Resolução, a classificação dos funcionários habilitados de acordo com este artigo far-se-á classe por classe, a começar pela mais elevada, observada a seguinte ordem de preferência, sucessivamente:

a) quanto à habilitação:

1º — o habilitado na forma do item I, isto é, o que fez concurso público, "critério primeiro para o enquadramento".

4) o Requerente prestou concurso público, em 1964, para o cargo de Auxiliar Legislativo; a partir de 11 de novembro de 1972, nos termos da Resolução nº 58/72, passou a Auxiliar de Instrução Legislativa; e a partir de 1º de novembro de 1973 foi enquadrado no cargo de Técnico Legislativo, Classe "A", pelo Ato nº 15/73, todos esses cargos integrantes do Grupo-Atividades de Apoio Legislativo;

5) ainda a Resolução nº 18, de 1973, em seu artigo 9º, item I, determina:

"Art. 9º Constituem requisitos para ingresso nas classes iniciais das Categorias funcionais do Grupo-Atividades de Apoio Legislativo, além das estabelecidas nas instruções reguladoras dos concursos:

I — para as Categorias de Técnico Legislativo e Taquígrafo Legislativo, diploma ou certificado de conclusão de curso superior ou habilitação legal equivalente, correlacionadas com as atribuições da Categoria funcional."

O Requerente possui o Curso Superior de Direito.

6) O artigo 11, ainda da Resolução nº 18, reza:

"Os cargos providos somente serão transformados ou transpostos se os respectivos ocupantes, além de possuírem o grau de escolaridade e habilitação profissional exigidos para o exercício das atividades da Categoria Funcional, forem habilitados em prova competitiva específica de caráter eliminatório."

7) Finalmente, as atividades da Classe "C", nos Termos, ainda, da Resolução nº 18, são "atividades de nível superior".

II — A Senhora Diretora da Subsecretaria de Pessoal, informando o Requerimento, informa:

I — que, no momento, não há claros a serem preenchidos através de enquadramento, no que tange à Categoria Funcional de Técnico Legislativo, Classe "C"; e

2 — que os claros a respeito existentes, decorrentes de aposentadorias de alguns servidores, somente poderão ser preenchidos mediante progressão funcional, obedecido o interstício legal.

Disse, mais, aquela Diretora:

1) que, nas reuniões da Comissão de Alto Nível que antecederam ao enquadramento nominal dos servidores do Grupo-Apoio Legislativo, sugeriu fossem enquadrados na Classe "B", pelo menos, os antigos Auxiliares Legistas, PL-10, que ingressaram no Senado Federal através de Concurso Público, realizado em 1964, na sua maioria portadores de Diploma de Curso Superior;

2) que, concluído o enquadramento, ficaram na Classe "A" dezessete servidores concursados, onze portadores de curso superior e os demais — exceto um estudante de curso médio — em vias de obter diploma universitário;

3) que, dos dezessete servidores mencionados, somente treze continuaram na Classe "A", um (1) passou a Técnico em Legislação e Orçamento, um a Odontólogo, um a Médico e um exonerou-se;

4) que "inúmeros têm sido os pedidos de transposição ou transformação de cargos", alegando vários servidores "que não foram enquadrados em Categorias Funcionais compatíveis com as funções que vinham exercendo e que se encontravam desviados de suas funções";

5) que "há realmente casos em que os requerentes têm razão em suas alegações, pois foram enquadrados em cargos correspondentes àqueles em que se encontravam, embora suas atribuições fossem diversas, configurando-se o desvio de função"; e

6) por tudo isso, poderá a "douta Comissão Diretora, se assim houver por bem entender, autorizar seja feito o remanejamento da lotação ideal, sem alteração do número global de cargos, para atender aos casos" que enumera:

III — Instruem o processado exemplares dos Diários do Congresso e da Justiça contendo os seguintes Decretos e Atos:

Ato da Mesa nº 58, de 1974

(Diário do Congresso Nacional, Seção I, de 5 de junho de 1974.)

Por esse Ato, a Mesa da Câmara dos Deputados altera a constituição da Categoria Funcional de Arquiteto, do Grupo-Outras Atividades de Nível Superior, do Quadro Permanente da Câmara dos Deputados.

Ato da Mesa nº 63, de 1974

(Diário do Congresso Nacional, Seção I, de 1º de julho de 1974.)

Por esse Ato, os cargos vagos do Quadro de Pessoal da Câmara dos Deputados ficam transformados em cargos integrantes das Categorias Funcionais criados e estruturados no Quadro Permanente, com fundamento na Lei nº 5.645, de 10 de dezembro de 1970;

Ato da Mesa nº 48, de 1974

(Diário do Congresso Nacional, Seção I, de 5 de março de 1974.)

Por esse ato, são transformados, no respectivo Grupo e Categoria Funcional, os cargos a cujos ocupantes se refere o artigo 8º da Resolução nº 49, de 1973.

Esse Ato, no artigo 6º, dispõe:

"A lotação numérica da Categoria Funcional de Técnico Legislativo, constante do Anexo ao Ato da Mesa nº 46, de 1973, passa a ser a seguinte:

Classe "C" — 242 cargos

Classe "B" — 197 cargos

Classe "A" — 192 cargos

Ato nº 28, do Presidente do Tribunal Federal de Recursos

Por esse Ato foi alterada a lotação numérica geral aprovada pelo Ato nº 21/74, sem alteração do número global de cargos.

Decreto nº 68.991, de 28 de julho de 1971

Esse Decreto, em seus artigos 11 e 12, assim estabelece:

"Art. 11. A lotação será fixada de duas formas, a saber:

- a) em função do atual sistema de classificação de cargos;
- b) em função do sistema previsto na Lei nº 5.645, de 1970.

§ 1º No caso da alínea a deste artigo, a lotação será fixada levando em conta a nomenclatura dos cargos e empregos atualmente em vigor.

§ 2º Na hipótese da alínea b, o número será indicado por grupos, categorias funcionais ou atribuições, admitindo-se a indicação por determinação, quando correspondente a profissões regulamentadas em lei.

Art. 12. Poderá haver, para qualquer das hipóteses previstas no artigo anterior, índices de correção para permitir a adequação da lotação às necessidades da unidade administrativa."

IV — Estamos, por conseguinte, diante de dois fatos, diferentes mas intimamente relacionados:

1 — um Requerimento de Guido de Carvalho, Técnico Legislativo, Classe "A", solicitando enquadramento na Categoria Funcional de Técnico Legislativo, Classe "C";

2 — uma ampla informação da Senhora Diretora da Subsecretaria de Pessoal, que, tomando por ponto de referência o supra citado Requerimento, e depois de analisar a situação do funcionalismo da Casa, alvitra, junto à Comissão Diretora, a possibilidade de mandar proceder-se, no Quadro dos Servidores, ao "remanejamento da lotação ideal, sem alteração do número global dos cargos", para "atender aos casos" que citou, "conforme procederam a Câmara dos Deputados e o Tribunal Federal de Recursos".

V — No tocante ao Requerimento de Guido Faria de Carvalho, havemos de, em grande parte, e no mérito de seu pedido, reconhecer-lhe razão.

Em verdade, ele, como outros servidores da Casa, que nesta ingressaram por concurso público e que são portadores de diploma de curso superior, deveriam ter sido contemplados — e não o foram — pelos dispositivos da Resolução nº 18, de 1973 (Dispõe sobre a Constituição e estruturação do Grupo-Atividades de Apoio Legislativo), que, entre outras coisas, estabelecem, prioritariamente, entre os critérios seletivos que habilitam os servidores, para o efeito de transformação ou transposição de cargos,

"o ingresso, em virtude de concurso público, em cargo isolado ou de carreira a que pertencer o cargo a ser transformado ou transposto, ou nas carreiras ou cargos isolados que a estes antecederem;"

e, nos artigos 5º e 9º, determina:

"Art. 5º Os cargos ocupados serão transformados ou transpostos mediante inclasão dos respectivos ocupantes nas correspondentes Categorias Funcionais, do maior para o menor nível, nos limites da lotação estabelecida para cada área de especialidade, por ordem rigorosa de classificação dos habilitados no processo seletivo a que se refere o artigo 7º desta Resolução."

"Art. 9º Constituem requisitos para ingresso nas classes iniciais da Categorias Funcionais do Grupo-Atividades de Apoio Legislativo, além das estabelecidas nas instruções reguladoras dos concursos:

I — Para as Categorias de Técnico Legislativo e Taquígrafo Legislativo, diploma ou certificado de conclusão de curso superior, ou habilitação legal equivalente."

O Requerente não só ingressou no Senado Federal (carreira de Auxiliar Legislativo) por concurso público, de títulos e provas, como é, ainda, portador de diploma de Bacharel em Direito.

Acontece, todavia, que muitos outros Técnicos Legislativos, não só de sua Classe "A", mas, também, da Classe "B", mais elevada, encontram-se na mesma situação, e o atendimento de seu pedido (se este pudesse ser atendido), sem se considerar a situação dos demais, valeria como uma solução casuística e que quebraria toda a sistemática do enquadramento.

A lotação ideal da Categoria Funcional de Técnico Legislativo, Classe "C", do Grupo-Atividades de Apoio Legislativo, está, no entanto, completa, razão por que o Requerimento está, de pronto, prejudicado, pois os claros existentes naquela Classe, oriundos de aposentadoria, hão de ser preenchidos mediante progressão funcional, respeitado o interstício de dois anos (Resolução 18).

Além disso, para efeito de promoção à Classe "C", só concorreriam os Técnicos Legislativos integrantes da Classe "B", a ela não podendo aspirar, portanto, o Requerente, que pertence à Classe "A".

VI — Assim, reconhecendo como válido, em princípio, o Requerimento em tela, pelo que ele tem de ajustável aos critérios seletivos que a Resolução 18 fixou para efeito de transformação ou transposição de cargos, forçoso é opinar pelo seu não provimento, por faltar-lhe amparo legal.

VII — Quanto à sugestão da Senhora Diretora da Subsecretaria de Pessoal, no sentido de se proceder a uma revisão na lotação ideal, para atender aos casos que menciona, tem, a seu favor, não só o citado Decreto nº 68.991, de 28 de julho de 1971, como Ato da Mesa da Câmara dos Deputados e do Presidente do Tribunal Federal de Recursos.

Baseia-se, ademais, em fatos reais, pois, em verdade, numerosos servidores desta Casa, portadores de diploma de curso superior, e que ingressaram no quadro de funcionalismo do Senado, mediante concurso público de provas e títulos, não foram situados nos lugares a que fariam jus, sendo, antes, preteridos por outros servidores sem a mesma qualificação, mas que, muitos deles, tinham sido beneficiados por readaptações, com o que se processou uma lamentável inversão de valores.

Visando, assim, a corrigir erros e omissões, a medida proposta pela Diretora da Subsecretaria de Pessoal se nos afigura justa e simpática, mas sobre ela não podemos opinar, no mérito, eis que este é da alçada exclusiva da egrégia Comissão Diretora.

É o nosso parecer.

Brasília, 22 de outubro de 1974. — Paulo Nunes Augusto de Figueiredo, Consultor Jurídico.

ATAS DAS COMISSÕES

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA

12ª REUNIÃO, REALIZADA EM 17 DE
OUTUBRO DE 1974

Às dez horas e trinta minutos do dia dezessete de outubro de mil novecentos e setenta e quatro, na Sala de Reuniões da Comissão de Educação e Cultura, sob a Presidência do Sr. Senador Jarbas Passarinho, Presidente em exercício, estando presentes os Srs. Senadores Cattete Pinheiro, Helvídio Nunes e Franco Montoro, reúne-se a Comissão de Educação e Cultura.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Srs. Senadores Gustavo Capanema, Benjamim Farah, João Calmon, Benedito Ferreira e Tarso Dutra.

É lida e aprovada a Ata da reunião anterior.

Iniciando, o Sr. Senador Jarbas Passarinho informa aos Srs. membros da Comissão que está presidindo a reunião com a autorização do Sr. Senador Gustavo Capanema, que, por motivo de força maior não pôde comparecer à Sessão.

Das proposições constantes da pauta são relatadas as seguintes:

Pelo Senador Cattete Pinheiro;

Favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 124/73 que, Incorpora a Faculdade de Serviços Sociais de Juiz de Fora à Universidade Federal de Juiz de Fora.

Em discussão e votação é o mesmo aprovado.

Favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 134/73 que, Dispõe sobre a transformação do Conselho Nacional de Pesquisas em Conselho de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, e dá outras providências.

Em discussão e votação é o mesmo aprovado.

Pelo Senador Helvídio Nunes;

Favorável ao Projeto de Decreto Legislativo nº 25/74, que aprova o texto do acordo sobre Co-produção cinematográfica, firmado entre a República Federativa do Brasil e a República Federal da Alemanha, no dia 20 de agosto de 1974, em Brasília.

Em discussão e votação é o mesmo aprovado, votando com restrições o Senador Franco Montoro.

Pelo Senador Franco Montoro;

Favorável ao Projeto de Decreto Legislativo nº 27/74, que Aprova o texto de Intercâmbio de jovens técnicos, firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos Mexicanos, em Brasília a 24 de julho de 1974.

Em discussão e votação é o mesmo aprovado.

Em cumprimento ao que preceitua o art. 94, Parágrafo Único, do Regimento Interno, o Sr. Presidente passa a Presidência ao Senhor Senador Cattete Pinheiro, a fim de que possa relatar as seguintes proposições:

Pelo Senador Jarbas Passarinho;

Favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 117/74, que Dispõe sobre a denominação de logradouro, obras, serviços e monumentos públicos, e dá outras providências.

Em discussão e votação é o mesmo aprovado.

Favorável ao Projeto de Decreto Legislativo nº 23/74, que aprova o texto do Acordo de Cooperação Técnica e Científica, firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Chile, em Santiago a 19 de julho de 1974.

Em discussão e votação é o mesmo aprovado.

Reassumindo a Presidência, o Senhor Presidente comunica que está esgotada a pauta da reunião, e agradece o comparecimento e a colaboração de todos os presentes.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião lavrando eu, Marcello Zamboni, Assistente da Comissão, a presente Ata que, uma vez aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

COMISSÃO MISTA

Incumbida de estudo e parecer sobre a mensagem nº 68, de 1974 (CN), que submete à deliberação do Congresso Nacional texto do Decreto-lei nº 1.345, de 19 de setembro de 1974, que "prorroga prazo para as opções previstas no art. 4º do Decreto-lei nº 880, de 18 de setembro de 1966".

2ª REUNIÃO, REALIZADA EM 10 DE OUTUBRO DE 1974

Às dezesseis horas do dia dez do mês de outubro do ano de mil novecentos e setenta e quatro, no Auditório "Milton Campos", no Senado Federal, presentes os Senhores Senadores José Guimard, Cattete Pinheiro, Clodomir Milet, Dinarte Mariz, Lourival Baptista, Antonio Fernandes, Leoni Mendonça, Fernando Corrêa e Otávio Cesário e os Srs. Deputados José Tasso de Andrade, Heitor Cavalcanti e Fernando Magalhães reúne-se a Comissão Mista incumbida de estudo e parecer sobre a Mensagem nº 68, de 1974 (CN), que submete à deliberação do Congresso Nacional texto do Decreto-Lei nº 1.345, de 19 de setembro de 1974, que "prorroga prazo para as opções previstas no art. 4º do Decreto-Lei nº 880, de 18 de setembro de 1966".

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Srs. Senadores Gustavo Capanema e Franco Montoro e os Srs. Deputados Oswaldo Zanello, Parente Frota, Josias Leite, Leopoldo Perez, Cardoso de Almeida, Dirceu Cardoso, Argilano Dario e Ário Theodoro.

É dispensada a leitura da Ata da reunião anterior.

O Sr. Presidente concede a palavra ao Sr. Senador Lourival Baptista, Relator, que emite parecer favorável à Mensagem, nos termos do Decreto Legislativo que oferece.

Em discussão e votação o Parecer é aprovado por unanimidade.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião e, para constar, eu, José Washington Chaves, Assistente de Comissão, lavrei a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente e vai à publicação.

MESA

Presidente:
Paulo Torres (ARENA — RJ)

1º-Vice-Presidente:
Antônio Carlos (ARENA — SC)

2º-Vice-Presidente:
Adalberto Sena (MDB — AC)

1º-Secretário:
Ruy Santos (ARENA — BA)

2º-Secretário:
Augusto Franco (ARENA — SE)

3º-Secretário:
Milton Cabral (ARENA — PB)

4º-Secretário:
Geraldo Mesquita (ARENA — AC)

Suplentes de Secretários:
Luís de Barros (ARENA — RN)
José Augusto (ARENA — MG)
Antônio Fernandes (ARENA — BA)
Ruy Carneiro (MDB — PB)

**LIDERANÇA DA ARENA
E DA MAIORIA**

Líder:
Petrônio Portella (ARENA — PI)

**LIDERANÇA DO MDB
E DA MINORIA**

Líder:
Amaral Peixoto (MDB — RJ)

Vice-Líderes:
Nelson Carneiro (MDB — GB)
Danton Jobim (MDB — GB)

COMISSÕES

Diretora: Helena Ruth Laranjal Farias Rigolon
Local: Anexo II — Térreo
Telefones: 23-6244 e 24-8105 — Ramais 193 e 257

**A) SERVIÇO DE COMISSÕES MISTAS, ESPECIAIS
E DE INQUÉRITO****Comissões Temporárias**

Chefe: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga
Local: Anexo II — Térreo
Telefone: 24-8105 — 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 (artigo 90 do Regimento Comum).
- Assistentes de Comissões: José Washington Chaves, Ramal 314;
Hugo Antônio Crepaldi, Ramal 672; Haroldo Pereira Fernandes,
Ramal 674; e Manoel Bezerra Laranjal, Ramal 710.

B) SERVIÇO DE COMISSÕES PERMANENTES

Chefe: Cláudio Carlos Rodrigues Costa
Local: Anexo II — Térreo
Telefone: 24-8105 — Ramais 301 e 313

**COMISSÃO DE AGRICULTURA — (CA)
(7 Membros)**

COMPOSIÇÃO
Presidente: Paulo Guerra
Vice-Presidente: Mattos Leão

Titulares	ARENA	Suplentes
Antônio Fernandes		Tarso Dutra
Vasconcelos Torres		João Cleofas
Paulo Guerra		Fernando Corrêa
Otávio Cesário		
Flávio Britto		
Mattos Leão		

Amaral Peixoto

MDB

Ruy Carneiro

Assistente: Cláudio Vital Rebouças Lacerda — Ramal 307
Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas
Local: Sala Bernardo Pereira de Vasconcelos — Anexo II —
Ramal 617

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

COMPOSIÇÃO
Presidente: Clodomir Milet
Vice-Presidente: Teotônio Vilela

Titulares	ARENA	Suplentes
José Guimard		Saldanha Derzi
Teotônio Vilela		Osires Teixeira
Dinarte Mariz		Lourival Baptista
Wilson Campos		
José Esteves		
Clodomir Milet		

Ruy Carneiro

MDB

Franco Montoro

Assistente: Mauro Lopes de Sá — Ramal 310
Reuniões: Quarta-feiras, às 10:30 horas
Local: Sala Coelho Rodrigues — Anexo II — Ramal 613

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

COMPOSIÇÃO
Presidente: Daniel Krieger
Vice-Presidente: Accioly Filho

Titulares	ARENA	Suplentes
José Lindoso		Eurico Rezende
José Sarney		Osires Teixeira
Carlos Lindenberg		João Calmon
Helvídio Nunes		Lenoir Vargas
Itálvio Coelho		Vasconcelos Torres
Mattos Leão		Carvalho Pinto
Heitor Dias		
Gustavo Capanema		
Wilson Gonçalves		
José Augusto		
Daniel Krieger		
Accioly Filho		

Nelson Carneiro

MDB

Franco Montoro

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)

COMPOSIÇÃOPresidente: Cattete Pinheiro
Vice-Presidente: Ruy Carneiro

Titulares	ARENA	Suplentes
Dinarte Mariz		Carlos Lindenberg
Eurico Rezende		Luiz Cavalcante
Cattete Pinheiro		Waldemar Alcântara
Otávio Cesário		José Lindoso
Osires Teixeira		Wilson Campos
Fernando Corrêa		
Saldanha Derzi		
Heitor Dias		
Antônio Fernandes		
José Augusto		
Ruy Carneiro	MDB	Nelson Carneiro
Assistente: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 303		
Reuniões: Quartas-feiras, às 09:30 horas		
Local: Sala Eptácio Pessoa — Anexo II — Ramal 615		

COMISSÃO DE ECONOMIA — (CE)

(11 Membros)

COMPOSIÇÃOPresidente: Magalhães Pinto
Vice-Presidente: Vasconcelos Torres

Titulares	ARENA	Suplentes
Magalhães Pinto		José Augusto
Vasconcelos Torres		Benedito Ferreira
Wilson Campos		Leandro Maciel
José Britto		
José Freire		
Arnon de Mello		
Teotônio Vilela		
Paulo Guerra		
Renato Franco		
Helvídio Nunes		
Luiz Cavalcante		
Franco Montoro	MDB	Amaral Peixoto
Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 675		
Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas		
Local: Sala Bernardo Pereira de Vasconcelos — Anexo II — Ramal 617		

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA — (CEC)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃOPresidente: Gustavo Capanema
Vice-Presidente: João Calmon

Titulares	ARENA	Suplentes
Gustavo Capanema		Arnon de Mello
João Calmon		Helvídio Nunes
Tarso Dutra		José Sarney
Benedito Ferreira		
Cattete Pinheiro		
Jarbas Passarinho		
Benjamim Farah	MDB	Franco Montoro
Assistente: Marcello Zamboni — Ramal 306		
Reuniões: Quintas-feiras, às 10:30 horas		
Local: Sala Eptácio Pessoa — Anexo II — Ramal 615		

COMISSÃO DE FINANÇAS — (CF)

(17 Membros)

COMPOSIÇÃOPresidente: João Cleofas
Vice-Presidente: Virgílio Távora

Titulares	ARENA	Suplentes
Celso Ramos		Cattete Pinheiro
Lourival Baptista		Itálio Coelho
Saldanha Derzi		Daniel Krieger
Benedito Ferreira		Jarbas Passarinho
Alexandre Costa		Dinarte Mariz
Fausto Castelo-Branco		Eurico Rezende
Lenoir Vargas		Flávio Britto
José Freire		Leoni Mendonça
João Cleofas		
Carvalho Pinto		
Virgílio Távora		
Wilson Gonçalves		
Mattos Leão		
Tarso Dutra		
Amaral Peixoto	MDB	Nelson Carneiro
Ruy Carneiro		
Danton Jobim		
Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 675		
Reuniões: Quartas-feiras, às 11:00 horas		
Local: Sala Bernardo Pereira Vasconcelos — Anexo II — Ramal 617		

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL — (CLS)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃOPresidente: Franco Montoro
Vice-Presidente: Heitor Dias

Titulares	ARENA	Suplentes
Heitor Dias		Wilson Campos
Domício Gondim		Accioly Filho
Renato Franco		José Esteves
Guido Mondim		
Otávio Cesário		
Eurico Rezende		
Franco Montoro	MDB	Danton Jobim
Assistente: Cândido Hipertt — Ramal 676		
Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas		
Local: Sala Rui Barbosa — Anexo II — Ramal 624		

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA — (CME)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃOPresidente: Arnon de Mello
Vice-Presidente: Nelson Carneiro

Titulares	ARENA	Suplentes
Arnon de Mello		Paulo Guerra
Luiz Cavalcante		Antônio Fernandes
Leandro Maciel		José Guimard
Jarbas Passarinho		
Domício Gondim		
Lenoir Vargas		
Nelson Carneiro	MDB	Danton Jobim
Assistente: Mauro Lopes de Sá — Ramal 310		
Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas		
Local: Sala Coelho Rodrigues — Anexo II — Ramal 613		

COMISSÃO DE REDAÇÃO — (CR)

(5 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Carlos Lindenberg

Vice-Presidente: Danton Jobim

Titulares**ARENA**Carlos Lindenberg
José Lindoso
José Augusto
Cattete Pinheiro**Suplentes**Lourival Baptista
Wilson Gonçalves**MDB**

Danton Jobim

Ruy Carneiro

Assistente: Maria Carmen Castro Souza — Ramal 134

Reuniões: Quartas-feiras, às 11:00 horas

Local: Sala Coelho Rodrigues — Anexo II — Ramal 613

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES — (CRE)

(15 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Carvalho Pinto

Vice-Presidente: Wilson Gonçalves

Titulares**ARENA**Carvalho Pinto
Wilson Gonçalves
Jessé Freire
Fernando Corrêa
Dinarte Mariz
Arnon de Mello
Magalhães Pinto
Accioly Filho
Saldanha Derzi
José Sarney
Lourival Baptista
João Calmon**Suplentes**Leoni Mendonça
Carlos Lindenberg
José Lindoso
Guido Mondin
Cattete Pinheiro
Virgílio Távora
Otávio Cesário**MDB**Franco Montoro
Danton Jobim
Nelson Carneiro

Amaral Peixoto

Assistente: Cândido Hippert — Ramal 676

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:30 horas

Local: Sala Rui Barbosa — Anexo II — Ramal 621

COMISSÃO DE SAÚDE — (CS)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Fernando Corrêa

Vice-Presidente: Fausto Castelo-Branco

Titulares**ARENA**Fernando Corrêa
Fausto Castelo-Branco
Cattete Pinheiro
Lourival Baptista
Luís de Barros
Waldemar Alcântara**Suplentes**Saldanha Derzi
Wilson Campos
Clodomir Milet**MDB**

Benjamim Farah

Ruy Carneiro

Assistente: Lêda Ferreira da Rocha — Ramal 312

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala Rui Barbosa — Anexo II — Ramal 621

COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL — (CSN)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Waldemar Alcântara

Vice-Presidente: José Guimard

Titulares**ARENA**Waldemar Alcântara
José Lindoso
Virgílio Távora
José Guimard
Flávio Britto
Vasconcelos Torres**Suplentes**Alexandre Costa
Celso Ramos
Jarbas Passarinho**MDB**

Benjamim Farah

Amaral Peixoto

Assistente: Marcello Zamboni — Ramal 306

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala Clóvis Bevilacqua — Anexo II — Ramal 623

COMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO CIVIL — (CSPC)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Benjamim Farah

Vice-Presidente: Tarso Dutra

Titulares**ARENA**Tarso Dutra
Celso Ramos
Osires Teixeira
Heitor Dias
Jessé Freire
Leoni Mendonça**Suplentes**Magalhães Pinto
Gustavo Capanema
Paulo Guerra**MDB**

Benjamim Farah

Amaral Peixoto

Assistente: Cláudio Vital Rebouças Lacerda — Ramal 307

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala Bernardo Pereira de Vasconcelos — Anexo II — Ramal 623

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

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Leandro Maciel

Vice-Presidente: Alexandre Costa

Titulares**ARENA**Leandro Maciel
Alexandre Costa
Luiz Cavalcante
Lenoir Vargas
Benedito Ferreira
José Esteves**Suplentes**Dinarte Mariz
Luís de Barros
Virgílio Távora**MDB**

Danton Jobim

Benjamim Farah

Assistente: Lêda Ferreira da Rocha — Ramal 312

Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas

Local: Sala Rui Barbosa — Anexo II — Ramal 621