



ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XXI — Nº 55

CAPITAL FEDERAL

SABADO, 7 DE MAIO DE 1966

CONGRESSO NACIONAL

PRESIDÊNCIA

SESSÕES CONJUNTAS DESTINADAS A APRECIAÇÃO DE VETOS PRESIDENCIAIS

O Presidente do Senado Federal, com o objetivo de dar melhor distribuição as sessões conjuntas destinadas à apreciação de vetos presidenciais, resolve:

- a) cancelar a sessão marcada para 13 de maio;
- b) convocar sessão conjunta para 26 do mesmo mês, às 21 horas e 30 minutos;
- c) estabelecer para as sessões de 10, 11, 12, 24, 25 e 26 de maio a pauta constante da relação anexa.

Senado Federal, 27 de abril de 1966. — Auro Moura Andrade, Presidente do Senado Federal.

SESSÕES CONJUNTAS DESTINADAS A APRECIAÇÃO DE VETOS PRESIDENCIAIS

Dia 10 de maio:

— veto (parcial) ao Projeto de Lei nº 10-65 (C.N.) que aprova o Plano Diretor do Desenvolvimento do Nordeste para os anos de 1966, 1967 e 1968 e dá outras providências;

Dia 11 de maio:

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 2.511-B-65 na Câmara e nº 27-63 no Senado, que regulamenta o pagamento referente à cota de que trata o art. 26 da Constituição Federal e dá outras providências;

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 2.595-B-65 na Câmara e nº 222-65 no Senado, que isenta de quaisquer tributos as embarcações de até uma tonelada;

— veto (parcial) ao Projeto de Lei nº 3.141-B-65 na Câmara e número 221-65 no Senado, que dispõe novas atribuições da Comissão de Marinha Mercante e dá outras providências;

Dia 12 de maio:

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 2.019-B-65 na Câmara e nº 140-65 no Senado, que prorroga por 2 (dois) anos o prazo fixado no art. 1º da Lei nº 3.640, de 10 de outubro de 1959, que dispõe sobre os exames de habilitação para os Auxiliares de Materiação e Parteiras Práticas;

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 504-C-63 na Câmara e nº 3-66 no Senado, que dispõe sobre das verbas orçamentárias destinadas ao desenvolvimento econômico e social, ou a investimentos e das vinculadas a ajustes bilaterais e dá outras providências.

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 2.257-B-64 na Câmara e nº 12-65 no Senado, que autoriza o Ministério da Agricultura a fazer doação de terreno à Associação Rural de Pedro Leopoldo, para construção do seu Parque de Exposição Agropecuária e Industrial;

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 2.467-B-64 na Câmara e nº 76-63 no Senado, que altera a redação do art. 35 do Decreto-Lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941, que estabelece as bases de organização dos desportos em todo o País e dá outras providências.

Dia 17 de maio:

— veto (parcial) ao Projeto de Lei nº 13-63 (C.N.), que reajusta os vencimentos dos servidores civis e militares, altera as alíquotas dos impostos de renda, importação, consumo e selo e a quota de previdência social, unifica as contribuições baseadas nas fólias de salário e dá outras providências;

SESSÃO CONJUNTA

Em 10 de maio de 1966, às 21 horas e 30 minutos

ORDEM DO DIA

Veto presidencial ao Projeto de Lei nº 10-65 (C.N.), que aprova o Plano Diretor do Desenvolvimento do Nordeste para os anos de 1966, 1967 e 1968 e dá outras providências.

ORIENTAÇÃO PARA A VOTAÇÃO

Cédula nº	Matrícula a que se refere
1	§ 3º, do art. 26.
2	Art. 46.
3	Art. 69.
4	Art. 70.
5	Art. 71.
6	Art. 72.
7	Art. 73.
8	Art. 78.

SESSÃO CONJUNTA

Em 11 de maio de 1966, às 21 horas e 30 minutos

ORDEM DO DIA

Vetos presidenciais:

- 1º Ao Projeto de Lei nº 2.511-B-65, na Câmara e nº 27-63, no Senado, que regulamenta o pagamento referente à cota de que trata o art. 26 da Constituição Federal (veto total);
- 2º Ao Projeto de Lei nº 3.141-B-65, na Câmara e nº 221-65, no Senado, que dispõe sobre as novas atribuições da Comissão de Marinha Mercante e do Conselho Superior do Trabalho Marítimo e dá outras providências (veto parcial);
- 3º Ao Projeto de Lei nº 2.595-B-65, na Câmara e nº 222-65, no Senado, que isenta de quaisquer tributos as embarcações de uma tonelada (veto total).

ORIENTAÇÃO PARA A VOTAÇÃO

Cédula	Veto	Matrícula a que se refere
1	1º	Totalidade do projeto.
2	2º	Art. 3º e seu parágrafo.
3	3º	Totalidade do projeto.

SESSÃO CONJUNTA

Em 12 de maio de 1966, às 9 horas

ORDEM DO DIA

Discussão em turno único, do Projeto de Lei nº 4, de 1966 (C.N.), de iniciativa do Presidente da República, que dispõe sobre a concessão de aval do Tesouro Nacional em operações de crédito no exterior.

SESSÃO CONJUNTA

Em 12 de maio de 1966, às 21 horas e 30 minutos

ORDEM DO DIA

Vetos presidenciais (total):

- 1º Ao Projeto de Lei nº 504-C-63, na Câmara e nº 3-66, no Senado, que dispõe sobre a aplicação das verbas orçamentárias destinadas ao desenvolvimento econômico e social, ou a investimentos e das vinculadas a ajustes bilaterais, e dá outras providências;
- 2º Ao Projeto de Lei nº 2.019-B-64, na Câmara e nº 140-65, no Senado, que prorroga por 2 (dois) anos o prazo fixado no art. 1º, da Lei nº 3.640, de 10 de outubro de 1959, que dispõe sobre os exames de habilitação para os Auxiliares de Enfermagem e Parteiras Práticas;
- 3º Ao Projeto de Lei nº 2.257-B-64, na Câmara e nº 112-65, no Senado, que autoriza o Ministério da Agricultura a fazer doação de terreno à Associação Rural de Pedro Leopoldo, para construção de seu Parque de Exposição Agropecuária e Industrial;
- 4º Ao Projeto de Lei nº 75-63, no Senado e nº 2.467-B-64, na Câmara, que altera a redação do art. 35, do Decreto-Lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941, que estabelece as bases de organização dos desportos em todo o País, e dá outras providências.

ORIENTAÇÃO PARA A VOTAÇÃO

Cédula	Veto	Materia a que se refere
1	1º	Totalidade do projeto.
2	2º	Totalidade do projeto.
3	3º	Totalidade do projeto.
4	4º	Totalidade do projeto.

SENADO FEDERAL

ATA DA 47ª SESSÃO
EM 6 DE MAIO DE 19664ª Sessão Legislativa,
da 5ª Legislatura

PRESIDÊNCIA DOS SRS.: JOAQUIM PARENTE E GUIDO MONDIN.

As 14 horas e 30 minutos acham-se presentes os Srs. Senadores:

Adalberto Sena
José Guilherme
Oscar Passos
Joaquim Parente
Menezes Pimentel
Pessoa de Queiroz
Aloysio de Carvalho
Josaphat Marinho
Jefferson de Aguiar
Milton Campos
José Feliciano
Guido Mondin — (13)

O SR. PRESIDENTE (Joaquim Parente) — A lista de presença acusa o comparecimento de 13 Srs. Senadores. Havendo número legal, declaro aberta a sessão.

Vai ser lida a ata.

O Sr. 2º Secretário procede à leitura da ata da sessão anterior, que é aprovada sem debates.

O Sr. 1º Secretário lê o seguinte:

EXPEDIENTE

MENSAGEM

DO SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA, COMO SEGUE:

Mensagem nº 95, de 1966

(Nº 220, NA ORIGEM)

Senhores Membros do Senado Federal:

De acordo com o preceito constitucional, tenho a honra de submeter à apreciação de Vossa Excelência a designação que desejo fazer do Senhor Helio de Burgos Cabal, ocupante de cargo de Ministro de Primeira Classe, da carreira de Diplomata, do Quadro Pessoal, Parte Permanente, do Mi-

nistério das Relações Exteriores, para exercer a função de Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Brasil junto ao Governo da República Árabe Unida, nos termos dos artigos 22 e 23 da Lei nº 3.917, de 14 de julho de 1961.

Os méritos do Senhor Helio de Burgos Cabal que me induziram a escolhê-lo para o desempenho dessa elevada função constam da anexa informação do Ministério das Relações Exteriores.

Brasília 5 de maio de 1966. — H. CASTELO BRANCO.

CURRICULUM VITAE
EMBAIXADOR HELIO DE BURGOS CABAL

2. Nascido em Salvador, Bahia, em 15 de agosto de 1915. Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais, pela Faculdade Nacional de Direito da Universidade do Brasil, em 1937. Socio efetivo da Sociedade Brasileira de Economia Política, em 1944. Membro da Ordem dos Advogados. Sócio correspondente da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, e, 1944. Sócio da Sociedade Brasileira de Direito Internacional, em 1945. Sócio correspondente do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. Diplomado pelo Curso Superior da Guerra (ESG).

3. Ingressou na carreira de Diplomata em 1940, por concurso, como Cônscil de Terceira Classe; foi promovido a Cônscil de Segunda Classe, por merecimento, em 1945; a Cônscil de Primeira Classe, por merecimento, em 1950; recebeu o título de Conselheiro em 1953; promovido a Ministro de Segunda Classe, por merecimento, em 1954; a Ministro de Primeira Classe, por merecimento, em 1960.

4. Durante sua carreira o Embaixador Helio de Burgos Cabal foi designado para as seguintes funções: Cônscil de Terceira Classe, em Filadélfia, em 1943; Cônscil de Segunda Classe, em Filadélfia, em 1946.

5. Além dessas o Embaixador Helio de Burgos Cabal exerceu ainda as seguintes funções: Professor-Adjunto de Direito Internacional e Administrativo da Faculdade de Ciência Económica do Rio de Janeiro, em 1934; Inspetor Federal de Imigração, classe "F", por concurso, em 1940; Inspe-

EXPEDIENTE
DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONALDIRETOR GERAL
ALBERTO DE BRITO PEREIRACHIEF DO SERVIÇO DE PUBLICAÇÕES
MURILLO FERREIRA ALVESCHIEF DA EDIÇÃO DA REDAÇÃO
FLORIANO GUIMARÃESDIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL
SEÇÃO II

Impresso nas oficinas do Departamento de Imprensa Nacional

BRASÍLIA

ASSINATURAS

REPARTIÇÕES E PARTICULARES

FUNCIONÁRIOS

Capital e Interior	Capital e Interior
Semestre Cr\$ 50,	Semestre Cr\$ 39
Ano Cr\$ 96	Ano Cr\$ 76
Exterior	Exterior
Ano Cr\$ 129	Ano Cr\$ 108

— Executadas as para o exterior, que serão sempre anuais, as assinaturas poder-se-ão tomar, em qualquer época, por seis meses ou um ano.

— A fim de possibilitar a remessa de valores acompanhados de esclarecimentos quanto à sua aplicação, solicitamos deem preferência à remessa por meio de cheque ou vale postal, emitidos a favor do Tesouro do Departamento de Imprensa Nacional.

— Os suplementos às edições dos órgãos oficiais serão fornecidos aos assinantes sómente mediante solicitação.

nado para acompanhar a Missão Económica Canadense, em 1941; Professor de Economia Política do Curso de Administração Pública do Governo do Estado do Rio, em 1942 e 1943; Membro da Comissão de Revisão e Coordenação do Ministério das Relações Exteriores, em 1941; Assistente do Setor de Planejamento, da Coordenação da Mobilização Económica, em 1943; Assistente do Chefe do Serviço de Abastecimento, em 1943; Chefe dos Setores de Estatística, Importação e Exportação, da Coordenação da Mobilização Económica, em 1944; Assistente do Interventor Federal do Estado do Rio; Auxiliar do Gabinete Civil da Presidência da República, em 1946; Oficial do Gabinete do Presidente da República, em 1946; Delegado do Brasil à Conferência Internacional do Comércio, em Havana, em 1948; Membro da Comissão designada pelo Presidente da República para opinar sobre a taxa de reajustamento das Tarifas Alfandegárias, em 1948; Membro do Conselho Técnico da Companhia Vale do Rio Doce, em 1949; Chefe do Centro de Estudos de Problemas Brasileiros da Fundação Getúlio Vargas, em 1949; Membro do Conselho Económico da Conferência Nacional das Indústrias, em 1949; Secretário-Particular do Presidente da República, em 1949; Diretor da Companhia Vale do Rio Doce, em 1950; nomeado Assessor da Cadeira de Economia Política da Faculdade Nacional de Direito da Universidade do Brasil, em 1950; Eleito Deputado Federal, pelo Estado da Bahia, em 1950; Vice-Presidente da Comissão de Diplomacia e Tratados; Delegado do Brasil à XLII Conferência Interparlamentar de Washington, em 1953; Vice-Presidente da XLII Conferência Interparlamentar de Washington, em 1953; Presidente da Comissão de Diplomacia da Câmara dos Deputados, em 1953; Delegado do Brasil ao II Congresso da União Latina em Madrid, em 1953; Conselheiro do Conselho Nacional de Economia, em 1955; Membro do Conselho Diretor do Instituto Superior de Estudos Brasileiros do Ministério da Educação e Cultura (ISEB), em 1955; Membro e Delegado do Conselho do Desenvolvimento Económico da Bahia, Rio de Janeiro, em 1955; Vice-Presidente da Comissão de Política do Desenvolvimento Regional do Conselho Nacional de Economia, em 1956; Representante

do Presidente da República de Economia, em 1956; Representante do Presidente da República na Conferência Interamericana do Cacau, em 1966; Enviado aos EUU, da América para realizar conversações sobre o café com o Governo americano em 1966; Representante do Brasil junto à Comissão Europeia de Cooperação Económica, em 1957; Convidado pelo Governo francês para realizar Conferências na Universidade de Paris sobre a Economia brasileira, em 1957; Eleito Deputado Federal pelo Estado da Bahia, em 1958; Vice-Líder da maioria da Câmara dos Deputados; observador Parlamentar à Delegação do Brasil à VI Reunião de Consulta dos Ministros de Estado das Relações Externas dos Estados Americanos, em Costa Rica, em 1960; Membro da Comissão de Inquérito do Ferro e do Manganes, da Câmara dos Deputados em 1961; Membro e Relator Parcial da Comissão de Leis Complementares da Câmara dos Deputados, em 1962; Membro da Delegação do Grupo brasileiro da Câmara dos Deputados à Conferência da União Interparlamentar, em Roma, em 1962; Relator da Comissão Especial da Câmara dos Deputados para dar parecer sobre o pedido do Conselho de Ministros da Delegação de Poderes, para expedir leis sobre direito de greve, em 1962; Membro da Missão do Brasil para realizar conversações, relativas à importação de Petróleo e exportação de mineral de ferro, em 1963; Chefe da Delegação do Brasil à Conferência do Comitê das Dezessete Nações sobre Desarmamento, em Genebra, em 1963; Secretário-Geral Adjunto para o Planejamento Político, em 1963; Delegado do Brasil à XVIII Sessão da Assembleia Geral das Nações Unidas, em Nova York, em 1963.

6. Dos assentamentos pessoais do Embaixador Helio de Burgos Cabral verifica-se que: a) não consta deles qualquer nota que o desabone; b) foi de diversas vezes elogiado pelo desempenho dado às suas missões e comissões; c) é casado com a Senhora Ilda Neves de Burgos Cabral, de nacionalidade brasileira.

7. O Embaixador Helio de Burgos Cabral, que exerce presentemente a função de Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Brasil junto ao Governo da Tunísia, é indicado para exercer a mesma função junto ao Governo da República Árabe Unida.

Secretaria de Estado, 29 de abril de 1966. — Jorge A. de Seixas Correia, Chefe da Divisão do Pessoal.

RESPOSTAS A PEDIDOS DE INFORMAÇÕES

I — do Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Económica:

Aviso nº 249, de 3 do mês em curso, com referência ao Requerimento número 95-66, do Sr. Senador Bezerra Neto;

II — do Ministro da Fazenda (Aviso de 3 do mês em curso):

Nº GB-122, com referência ao Requerimento nº 129-66, do Sr. Senador Gilberto Marinho;

Nº GB-123, com referência ao Requerimento nº 30-66, do Sr. Senador Bezerra Neto;

III — do Ministro do Trabalho e Previdência Social:

Aviso nº 320, de 23 de abril, com referência ao Requerimento nº 403-64, do Sr. Senador Afrânio Steinbruch.

O SR. PRESIDENTE:

(Joaquim Parente) — O expediente vai à publicação.

Tende sido distribuídos, hoje, os avisos do Projeto de Resolução número 26, de 1966, de autoria do Senhor Senador José Ermírio, que altera disposições do Regimento Interno, a matéria ficará sobre a Mesa pelo prazo de três sessões, a partir de amanhã.

para eventual recebimento de emendas, de acordo com o preceituado no art. 407, § 1º, da lei interna da Casa. Há oradores inscritos.

Tem a palavra o nobre Senador Guido Mondin por cessão do Sr. Senador Bezerra Neto.

O SR. SENADOR GUIDO MONDIN PRONUNCIA DISCURSO QUE ENTREGUE A REVISÃO DO ORADOR. SERÁ PUBLICADO OPORTUNAMENTE.

O SR. PRESIDENTE:

(Joaquim Parente) — Tem a palavra o nobre Senador Oscar Passos.

O SR. OSCAR PASSOS:

(Lê o seguinte discurso) — Senhor Presidente, devendo viajar amanhã para o Estado do Acre, a fim de presidir a solenidade da instalação da Comissão Diretora e do Gabinete Executivo Regionais do Movimento Democrático Brasileiro, desejo manifestar desta tribuna a minha solidariedade pessoal pela organização do partido, que se completa em todo país de forma harmônica e eminentemente popular, em conjugação com a alegria com que o povo, tão sacrificado pelas condições atuais da vida, assiste a nossa arribada e a ela se agrega espontaneamente, em busca de uma solução.

Veilicita-se, entretanto, Sr. Presidente, que quanto mais o povo aplauda a nossa ação e engrossa as nossas fileiras, tanto mais se aperta o círculo de ferro, em que a revolução de 1º de abril aprisiona.

As liberdades públicas desaparecem rapidamente e as franquias democráticas não são mais que simples latrapos de papel, ante a prepotência de certos mandados e o desenhumecimento que se anunciam as soluções mais imorais e antidemocráticas para o encaminhamento do processo eleitoral.

Os Governantes de Goiás e do Maranhão não se conformam com a derrota que sofreram, na eleição da Mesa das Assembleias Legislativas respectivas e investem, apoiados em armas federais, contra a liberdade de opinião e de voto, contra a autonomia dos poderes, impondo renúncias e soluções diferentes das que foram tomadas pelas maiores.

Os parlamentares mais ameaçados de não se reelegerem, por empregarem seu voto incondicional aos desmandos do governo da revolução, pregaram abertamente, despidamente, que é preciso encontrar uma solução que os salve da derrota inevitável, se tiverem de enfrentar o eleitorado em pleito livre, direto e secreto.

Surgem, daí, as propostas de prorrogação de mandatos, de adiamento das eleições, de voto distrital, etc., que visam apenas a impedir a livre manifestação do eleitorado descontente.

O que querem, em verdade, não é escolha pelo povo, eleição livre, mas pura e simplesmente, nomeação... sem concurso...

Agora, os jornais de hoje noticiam que o próprio Sr. Ministro da Justiça, desmentindo notícias segundo as quais o Governo engaria de fato alterações na Lei de Inelegibilidade, para evitar a eleição de elementos da opinião comunitária da atual situação, está acelerado "que o recurso a ser usado pelo Governo, para evitar que o próximo Congresso e as Assembleias Legislativas sejam hostis a sua linha, será a suspensão dos direitos políticos".

Custa a crer, Sr. Presidente que um homem de tradição democrática de tal Ministro da Justiça, além do mais, pela sua antiga filiação partidária, tenha feito tal declaração, que equivale a uma usurpação, a um salto à mão armada aos direitos dos cidadãos!...

Triste fim a que chegou este pobre Brasil: o de senzala, sob o rélio do feito!!!

Não há mais pejo em confessar tão imorais objetivos nem em trilhar tão escusos desvãos da ilegalidade.

A opinião pública não vale mais nada.

O mesmo povo que serviu para legitimar o golpe militar de 1º de abril é hoje desclassificado pela própria revolução e posto a margem das decisões, como elemento sem capacidade.

E o "vale tu"; é o caminho seguro para o partido único, para a pressão maior, para a ditadura.

É essa a "verdadeira democracia", que o Sr. Presidente da República quer construir? Se não é este o seu desejo, o seu gosto, porque tolera que os seus prepostos conspurquem, destam eira a nossa Pátria?

Somos visceralmente contrários a qualquer solução de violência para a crise atual, mas sinceramente queremos alertar o Governo para a explosão que se aproxima, pois o povo não tolera mais nem a tosse nem o chichote.

Só há uma solução para a crise: só há um derivativo para o desespero do povo: a eleição direta e secreta.

E a isso que conclamamos o Governo, num esforço supremo para colaborar com ele e evitar o pior. (Muito bem). (Palmas).

O SR. PRESIDENTE:

(Guido Mondim) — Tem a palavra Sr. Senador Dix-Huit Rosado.

O SR. SENADOR DIX-HUIT ROSADO PRONUNCIA DISCURSO QUE ENTREGUE A REVISÃO DO ORADOR. SERÁ PUBLICADO POSTERIORMENTE.

COMARQUEM MAIS OS SENHORES SENADORES:

Vivaldo Lima

Zacharias de Assumpção

Dix-Huit Rosado.

O SR. PRESIDENTE:

(Guido Mondim) — Esgotada a hora do Expediente, passa-se à

ORDEM DO DIA

As matérias constantes da pauta estão em fase de votação. Por falta de número ficam adiadas para a próxima sessão.

Nada mais havendo que tratar, vou encerrar a sessão, designando para a segunda-feira, a seguir:

SESSÃO EM 9 DE MAIO DE 1966

(Segunda-Feira)

1

Votação, em turno único, do Parecer nº 169, de 1966, da Comissão de Agricultura sobre a Indicação nº 4, de 1965 de autoria do Sr. Senador Guido Mondin, no sentido de que a Comissão de Agricultura realize estudos destinados à consolidar a Legislação referente ao sistema cooperativista do País. (Parecer favorável à matéria constante da Indicação).

2

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 24, de 1966, de autoria da Comissão Diretora que concede aposentadoria a Thomas Pompeu de Oliveira Borges, no cargo de Diretor-PL-1, do Quadro da Secretaria do Senado Federal.

3

Discussão, em turno único, da redação final (oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer nº 396, de 1966) do Projeto de Lei da Câmara nº 56, de 1966 (nº 3.505-A/66 na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que dá nova redação aos artigos 263 e 266 do Código da Justiça Militar, aprovado pelo Decreto-Lei nº 295, de 2 de dezembro de 1936, e dá outras providências.

4

Discussão, em turno único, da redação final, oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer nº 393, de 1966, do Projeto de Decreto Legislativo nº 13, de 1965 (nº 170-A, de 1965 na Casa de origem), que mantém o ato do Tribunal de Contas denegatório de registro a contrato-escritura de compra e venda, celebrado entre Brazil Land Cattle & Packing Co., incorporada ao Patrimônio Nacional, Antônio Sehib.

5

Discussão, em turno único, da redação final, oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer nº 402, de 1966, do Projeto de Decreto Legislativo nº 48, de 1965 (nº 107-A, de 1965 na Casa de origem) que mantém o ato do Tribunal de Contas denegatório de registro a contrato de constituição e aforamento celebrado entre a União Federal e o Banco de Crédito da Amazônia S.A.

6

Discussão, em turno único, da redação final (oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer nº 400, de 1966) do Projeto de Decreto Legislativo nº 106 de 1964 (nº 48-A, de 1964 na Casa de origem), que mantém o ato do Tribunal de Contas denegatório de registro a contrato-escritura de compra e venda, celebrado entre Brazil Land Cattle & Packing Co., incorporada ao Patrimônio Nacional, João Antônio Ferreira Scuto.

7

Discussão, em turno único, da redação final (oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer nº 401, de 1966) do Projeto de Decreto Legislativo nº 4, de 1966 (nº 199-A, de 1966 na Casa de origem), que determina o registro, pelo Tribunal de Contas, do contrato celebrado entre a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia e a Fundação Serviço Especial de Saúde Pública.

8

Discussão em turno único, da redação final (oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer nº 395, de 1966) do Projeto de Resolução nº 21, de 1966, que suspende a execução do artigo 3º da Lei Constitucional nº 13, de 23 de março de 1965, do Estado de Minas Gerais.

9

Discussão em turno único da redação final (oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer nº 397, de 1966) do Projeto de Resolução nº 22, de 1966, que suspende a execução dos artigos 183 e 189 do Decreto-Lei nº 311, de 31 de dezembro de 1932, do Estado do Rio Grande do Sul.

10

Projeto de Resolução nº 26 de 1966, de autoria do Sr. Senador José Ermírio, que altera disposições do Regimento Interno.

O SR. PRESIDENTE (Guido Mondin) — Está encerrada a sessão. (Terminava-se a sessão às 16 horas).

SECRETARIA DO SENADO FEDERAL

ATO DO DIRETOR-GERAL

PORTARIA N.º 27 DE 5 DE MAIO DE 1966

O Diretor-Geral, no uso de suas atribuições, resolve designar Avelino Fonseca de Souza, Auxiliar de Portaria, PL-10, para ter exercício na Portaria.

Secretaria do Senado Federal, em 5 de maio de 1966. — Evandro Mendes Viana — Diretor-Geral.

EDITAL

A Secretaria da Comissão de Inquérito, designada pela Portaria número 9, de 14 de abril de 1966, do Exmo. Sr. Primeiro Secretário do Senado Federal, em cumprimento de ordem do Sr. Presidente e tendo em vista o disposto no parágrafo 2º, do art. 226, da Resolução 6-60 (Regulamento da Secretaria do Senado), cito, pelo presente Edital o Sr. Hélio Chaves, Auxiliar de Secretaria Substituto FT-5, para, no prazo de 30 (trinta) dias, a partir da publicação deste, comparecer no 22º andar do Anexo do Senado, sala 9, a fim de apresentar defesa escrita dentro de 10 (dez) dias, no Processo Administrativo a que responde, por abandono de cargo, sob pena de revelia.

Brasília, 5 de maio de 1966. — Zuleika de Castro Monteiro — Secretária.

EDITAL

A Secretaria da Comissão de Inquérito, designada pela Portaria nú-

mero 8, de 14 de abril de 1966, do Exmo. Sr. Primeiro Secretário do Senado Federal, em cumprimento de ordem do Sr. Presidente e tendo em vista o disposto no parágrafo 2º, do art. 226, da Resolução 6-60 (Regulamento da Secretaria do Senado), cito, pelo presente Edital o Sr. Mário Jager, Auxiliar de Limpeza, para, no prazo de 30 (trinta) dias, a partir da publicação deste, comparecer no 2º andar do Anexo do Senado, sala 9; a fim de apresentar defesa escrita dentro de 10 (dez) dias, no Processo Administrativo a que responde, por abandono de cargo, sob pena de revelia.

Brasília, 5 de maio de 1966. — Zuleika de Castro Monteiro — Secretária.

EDITAL

A Secretaria da Comissão de Inquérito, designada pela Portaria número 7, de 11 de abril de 1966, do Exmo. Sr. Primeiro Secretário do Senado Federal, em cumprimento de ordem do Sr. Presidente e tendo em vista o disposto no parágrafo 2º, do art. 226, da Resolução 6-60 (Regulamento da Secretaria do Senado), cito, pelo presente Edital o Sr. Vicente Carlos de Lima, motorista Substituto FT-5, para, no prazo de 30 (trinta) dias, a partir da publicação deste, comparecer no 22º andar do Anexo do Senado, sala 9, a fim de apresentar defesa escrita dentro de 10 (dez) dias, no Processo Administrativo a que responde, por abandono de cargo, sob pena de revelia.

Brasília, 18 de abril de 1966. — Zuleika de Castro Monteiro — Secretária.

ATAS DAS COMISSÕES

COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL

3.ª REUNIÃO REALIZADA NO DIA 5 DE MAIO DE 1966

Aos cinco dias do mês de maio do ano de mil novecentos e sessenta e seis, às dezesseis horas, na Sala das Comissões, sob a presidência do Senhor Senador Zacarias de Assumpção, Presidente, presentes os Senhores Senadores Oscar Passos, Silvestre Péricles, Sigefredo Pacheco e Dix-Huit Rosado, reúne-se a Comissão de Segurança Nacional.

Deixam de comparecer, com causa justificada, os Senhores Senadores Victorino Freire, Irineu Borhausen e José Guiomard.

É dispensada a leitura da ata da Comissão anterior, e em seguida aprovada.

Ao iniciar os trabalhos o Senhor Presidente concede a palavra ao Senhor Senador Oscar Passos que emite o seguinte parecer:

— pela aprovação, com substitutivo, do Projeto de Lei da Câmara número 94, de 1965, que dispõe sobre a criação de cargos no Quadro de Pessoal do Ministério da Guerra para melhor atender às organizações de Saúde do Exército.

Submetido o parecer à discussão e votação é aprovado.

A seguir usa da palavra o Senhor Senador Silvestre Péricles que opina pela procedência do Requerimento n.º 36, de 1966, de autoria do Senhor Senador Ermírio de Moraes, solicitando ao Ministério da Guerra informações sobre as despesas efetuadas com tropas do Exército, no Exterior.

O Requerimento é aprovado.

Nada mais havendo que tratar, encerra-se a reunião, lavrando eu, Carmelita de Sousa, Oficial Legislativo, PL-6, Secretária, a presente ata, que uma vez aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

Comissão Especial, criada pela aprovação do Requerimento nº 285, de 1965, para "Proceder ao estudo e a coordenação de medidas tendentes ao controle de preços da exportação das matérias primas, minérios e produtos agropecuários nacionais".

ATA DA 25ª REUNIÃO, REALIZADA NO DIA 26 DE OUTUBRO DE 1965

Aos vinte e seis dias do mês de outubro do ano de mil novecentos e sessenta e cinco, às quinze horas, sob a presidência dos Srs. Senadores Heribaldo Vieira e Sigefredo Pacheco, respectivamente Vice-Presidente e Presidente, presentes os Srs. Senadores Atílio Fontana, José Ermírio, Relator, e José Feliciano, reúne-se a Comissão Especial do Senado Federal, criada com a aprovação do Requerimento nº 285, de 1965, para tomada do depoimento do Senhor Cel. Hélio Bento de Oliveira Melo, Presidente da RFFSA, para fazer a exposição que pretender, reservando para, no final, dar a palavra ao Relator e outros Srs. Senadores que desejem fazer as interpelações que acharem conveniente.

Tem a palavra o Dr. Hélio Bento de Oliveira Melo.

Deixam de comparecer, com causa justificada, os Srs. Senadores Argeiro de Figueiredo e Raul Giuberti. É dispensada a leitura da ata da reunião anterior que, aprovada e assinada pelo Sr. Presidente, vai à publicação.

Dando inicio aos trabalhos, o Senhor Presidente convida o depoente a tomar assento à mesa e, em seguida, concede-lhe a palavra para que comece a sua exposição sobre os assuntos constantes temário elaborado pelo Sr. Relator.

Com a palavra, o Sr. Coronel Hélio Bento de Oliveira Melo, Presidente da RFFSA, declara: Início à sua explanação fonda a qual passa a ser interrogado pelo Senhor Relator da Comissão, Senador José Ermírio de Moraes. Nesta altura dos trabalhos, devidamente autorizado pelo Sr. Presidente, passa a participar dos debates o Sr. Dr. Walter Pedro Bodini que, no enredo, tem oportunidade de responder a questões formuladas pelos Srs. Atílio Fontana e José Ermírio.

Concluídas as indagações ao convidado, o Sr. Presidente agradece ao Presidente da RFFSA, pelo seu comparecimento e determina que o apanhamento taquigráfico dos debates passe a fazer parte integrante da presente ata, juntamente os dados apresentados, sendo publicados, como anexos, no Diário do Congresso Nacional.

O Sr. Senador Sigefredo Pacheco, na Presidência dos trabalhos, às dezenas horas e trinta minutos, encerra a presente reunião, e, para constar, eu, J. Ney Passos Dantas, Secretário da Comissão, lavrei a presente ata que, uma vez lida, aprovada e assinada pelo Sr. Presidente, vai à publicação.

Publique-se.

Em 26 de outubro de 1965. — Senador Sigefredo Pacheco, Presidente.

ANEXO A ATA DA 25ª REUNIÃO, REALIZADA EM 26-10-65, AS 15:00 HORAS.

PUBLICAÇÃO DEVIDAMENTE AUTORIZADA PELO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO.

Integra do apanhamento Taquigráfico referido na ata

Presidente : Presidiram a presente reunião os Srs. Heribaldo Vieira e Sigefredo Pacheco.

Relator: Senador José Ermírio.

Convidado: Coronel Hélio Bento de Oliveira Melo, Presidente da RFFSA.

O SR. PRESIDENTE (Senador Heribaldo Vieira) — Declaro abertos os trabalhos de nossa reunião.

Dispensada a leitura da ata, a requerimento do nobre Senador José Ermírio, Relator, dou-a como aprovada.

Encontra-se entre nós o Dr. Hélio Bento de Oliveira Melo, Presidente da RFFSA, para aqui prestar esclarecimentos referentes à matéria do temário que lhe foi oferecido e que se refere à situação das Estradas de Ferro pertencentes a essa RFFSA.

O temário comprehende os serviços de locomoção, tração, conservação de vias permanentes, novos traçados, novos programas de expansão e de fretes, nos últimos 18 meses e outras matérias correlatas a esta Comissão, pelo que darei a palavra a S. S. para fazer a exposição que pretender, reservando para, no final, dar a palavra ao Relator e outros Srs. Senadores que desejem fazer as interpelações que acharem conveniente.

Tem a palavra o Dr. Hélio Bento de Oliveira Melo.

O DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELO (Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, preliminarmente quero agradecer a V. Exa. a oportunidade concedida à Direção da RFFSA de expor, perante tão ilustre órgão técnico, alguns dos problemas da empresa que no momento dirigimos. Nossa exposição inicia lembrando o objetivo desta Comissão, que é o de proceder ao estudo e a coordenação de medidas tendentes ao controle de preços de exportação de matérias-primas, minérios e produtos agropecuários nacionais.

Posteriormente, em correspondência que tivemos a honra de receber do Sr. Presidente deste órgão, verificamos que, em particular, os aspectos que mais interessariam seriam os seguintes: (Lê)

"a situação das Estradas de Ferro pertencentes a esta RFFSA — locomoção e tração — conservação da via permanente — novos traçados e novos programas de expansão — alta de fretes nos últimos 18 meses."

1.0 Quadro da situação encontrada

A RFFSA, embora das razoáveis melhorias introduzidas em sua estrutura e métodos de trabalho, ao longo de sis e meio anos de existência empresarial, era atingida, ao término do 1º trimestre do último exercício, com a mais sombria das perspectivas, inteiramente envolvida pelo vertiginoso crescimento do custo dos componentes de suas despesas, que atingia a nível muito além de um limite máximo razoável.

A política administrativa imposta à Empresa, por influência superior, invocável, conjugada com pressões quasi ininterruptas de entidades de classe e grupos organizados e atuantes, era decorrência da subordinação ao quadro político-social até ali dominante.

Aquela fase da vida da RFFSA registrava, assim, a marca evidente de uma conjuntura deformada, com os mais nefastos reflexos sobre seus balanços gestoriais, onerados, de um lado, por considerável número de compromissos extra-empresariais e debilitados, por outro, pelas mais severas e injustas limitações em sua política tarifária.

Além disso, com repercussão direta sobre os custos operacionais, o surto inflacionário reduzia, com aceleração crescente, a capacidade aquisitiva dos recursos disponíveis, degradando os valores inicialmente orçados e minimizando a possibilidade de inversão nos itens programados, mesmo nos de maior essencialidade.

O quadro da situação interna da RFFSA, nos últimos meses do Governo passado, assim se pode-ria, em síntese, caracterizar:

1) Controle deficiente, quando não inexistente, das atividades administrativas, industriais e comerciais, relativamente às Unidades de Operação (Estradas isoladas e Sistemas Regionais), pela falta material de tempo disponível, por parte da sua direção, solicitada e pressionada, constantemente, de cima para baixo e de baixo para cima, ao exame das mais anômalas imposições.

2) Administração salarial com distorções flagrantes, consequentes de acordos firmados com excesso de liberalidade, estimulando, não raro, a inversão da hierarquia funcional, com o esmagamento dos níveis de remuneração, tratamento igualitário de situações inteiramente desiguais, perplexidade e desestímulo da maioria dos titulares de funções de chefia e supervisão, fatores esses que se refletiam ainda no comprometimento da disciplina.

O Agente de Estação, por exemplo, de uma Estrada, onde corre um trem por dia, tinha direito à mesma remuneração que o de uma Estrada onde correm 600 trens por dia. (Lê)

3) Exploração ferroviária gravemente comprometida pelas freqüentes paralisações do tráfego, sob qualquer pretexto, prejudicando as atividades fundamentais dos grandes centros urbanos, o transporte destinado às indústrias de

base e de matérias-primas e produtos de exportação.

4) Produtividade operacional diminuída, inclusive pela imobilização de significativa parcela do parque de equipamento móvel sobre trilhos, particularmente do material de tração, quasi que integralmente à mángua de peças sobressalentes.

Durante os últimos 24 meses anteriores a março, não entrou no Brasil uma peça sobressalente de locomotiva Diesel elétrica. Um equipamento desse tipo é de custo vultoso. Una locomotiva Diesel elétrica, de 1.800 cavalos, hoje, custa quase 300.000 dólares.

Só na Central do Brasil havia 28 dessas locomotivas paralisadas por falta de peças elementares.

5) Arrecadação prejudicada pelo sistema tarifário, subvenzionando toda a sorte de transporte, inclusive o do minério de ferro para exportação, atingindo, assim, de maneira implacável, a utilidade comercial da Empresa.

O minério de ferro de exportação em março de 1964 obteve dois mil cruzeiros por tonelada-FOB e no Porto do Rio de Janeiro quinhentos e cinquenta cruzeiros.

A taxa cambial é o último elo na exportação de minério é que diz respeito ao preço FOB.

Essa taxa cambial havia sido incrementada num período dos dois últimos anos ou pouco mais na ordem 530% e a tarifa do minério de ferro havido sido incrementada no exato período de 210%.

A diferença é de 340 ou 320%; foi para o bolso de alguém, não, porém, do Governo Federal que tinha que cobrir maiores deficits, com maiores recursos, como, por exemplo, o déficit sempre crescente da Rede Ferroviária Federal.

O SR. RELATOR (Senador José Ermírio) — As mercadorias que dependiam de transporte sofreram também aumento de preço.

O DR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — Exatamente. Terei oportunidade de mostrar, mais adiante, um quadro geral da evolução das tarifas de mercadorias de exportação. (Lê.)

6) Compromissos financeiros de elevado porte — de cerca de quarenta bilhões de cruzeiros — relativos a exercícios anteriores, envolvendo o Instituto de Previdência, bem como credores nacionais e organizações de crédito do exterior.

Só aos Institutos de Previdência, em 1964, pagamos cerca de onze e meio bilhões de cruzeiros de atrasados.

Fizemos uma composição com os Institutos de Previdência para escaparmos à correção monetária, porque, era provável que os onze e meio bilhões de cruzeiros fossem projetados para os vinte e tantos bilhões. Conseguimos, assim, que os Institutos nos facultasse o pagamento dos atrasados, retidos pela Rede Ferroviária Federal, em parcelas mensais de seiscentos milhões de cruzeiros, o que vem onerando, ainda hoje, as nossas folhas.

O SR. RELATOR (Senador José Ermírio) — Se a Rede Ferroviária tinha débito para com os Institutos de Previdência ou para com particulares e os fretes do minério de ferro foram aumentados em quase 200%, e quem lucrou com isso não foi a Central do Brasil, e sim outros. Pergunto a V. Exa. quem foi que lucrou?

O SR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Foram os exportadores de minério.

Não sei se fiquei bem claro na minha exposição, mas essa situação é anterior a março de 1964.

Ora, os exportadores de minérios são aqueles que obtêm as divisas para a sua exportação e, em seguida, as transformam em cruzeiros à taxa cambial.

De maneira que foram eles que se beneficiaram dessa subvenção do Governo. Eventualmente terão sido beneficiados, embora em muito menor escala, as usinas siderúrgicas nacionais, porque a tarifa de minério é uma só para a indústria nacional e para a exportação.

Sr. Presidente da Comissão, devo lembrar-lhe de um lapso: desde o inicio tinha declarado apresentar o Superintendente Geral Comercial da RFFSA, Dr. Walter Pedro Bodini. Ele está aqui porque acho que ele seria o mais indicado para essa assessoria, dada a natureza da matéria que aqui teria que ser tratada, possivelmente no período dedicado às perguntas que os Srs. Senadores farão a honra de formular, o Dr. Walter Pedro Bodini terá oportunidade de também responder, prestando sua colaboração.

Referi-me aos compromissos finan-

ceiros de elevado porte que estamos procurando honrar, inclusive relativos ao pagamento de dívidas anteriores, a estabelecimentos de crédito no exterior. No Brasil, o quadro era, realmente, desanimador. Parece que não havia a preocupação de honrar esses compromissos com o estrangeiro, quando nós achamos, inclusive porque tivemos essa experiência em outras empresas, que o atendimento a esses compromissos é o fator fundamental para a manutenção do crédito. Em outras empresas importantes do Governo a que prestamos nossa colaboração, durante mais de quatro anos, verificamos que havia uma verdadeira miséria em torno do pagamento das dívidas, não só do principal, como

dos juros, aos estabelecimentos de crédito de que obtiveram finançamento, porque isso significava a manutenção desse crédito e, portanto, a obtenção de recursos toda vez que fossem necessários para novos investimentos, para atender programas de expansão,

etc.

Na Rede Ferroviária Federal procuramos também estabelecer essa missão de que nossas dívidas devem ser pagas até por habilidade, se não fosse por outra razão mais nobre, do contrário perdemos nosso crédito no exterior. (Lê.)

7) "Deficit" de gestão, como decorrência fatal, para o exercício de 1964, em expectativa no mês de março, da ordem de 443 bilhões de cruzeiros, mesmo que, na melhor das hipóteses, novas liberaidades não fossem impostas à direção da Empresa.

Deficit em expectativa, repito. E mesmo que nenhuma novidade houvesse relativamente a concessões, ela se situaria no nível dos Cr\$... 100.443.000. A Rede Ferroviária encerrou seu balanço de 1964 com um deficit de Cr\$ 241.000.000, praticamente a metade do que se configurava como certo ao fim do primeiro trimestre do mesmo exercício. Em seguida darei uma notícia deixando também os detalhes para a parte das perguntas. (Lê.)

LOCOMOCÃO E TRAÇÃO

Em 1964, com um total de 1.742 locomotivas em tráfego, das quais

831 são diesel-elétricas e 32.692 vagões em tráfego, a RFFSA realizou transporte muito superior ao do decorrer do primeiro ano de sua criação (1958) quando contava com um total de 3.006 locomotivas, das quais 527 diesel elétricas e 37.467 vagões.

A Rede Ferroviária Federal foi organizada em outubro de 1957 e, realmente, começou a funcionar como unidade em 1958.

Esses números evidenciam o seguinte: os níveis físicos da Rede diminuíram, nesse período de 57-64, de 28.000 km-tráfego para 26.050 km-tráfego, atingindo, particularmente, os chamados ramais não econômicos.

O total de locomotivas em tráfego diminuiu, se bem que, em verdade, essa diminuição é apenas simbólica porque o número de locomotivas a vapor foi substituído por locomotivas "diesel" elétricas, e o trabalho das, a grosso modo, corresponde, em média, ao trabalho de três locomotivas a vapor.

De maneira que essa diminuição também foi benéfica.

O total de carros em tráfego diminuiu. Isto eu não diria que havia sido benéfico, porque, evidentemente, o de passageiros passou a ter menos equipamento disponível. Em todo o caso, como o transporte de passageiros, pelo menos nos limites em que a Rede faz, é profundamente anti-econômico, eu também não considero uma grande dificuldade para a Rede.

O total dos vagões em tráfego — Este sim, e o lamentável: passava 28.700 vagões em tráfego; em 1964 32.600. Houve, pois, diminuição de 13,6

O pessoal empregado diminuiu, o que, evidentemente, foi benéfico, não só para o equilíbrio financeiro como porque essa diminuição decorreu de aposentadorias, portanto, de empregados que já haviam atingido determinado nível de idade, que não aconselhava a permanência, mesmo em termos de produtividade. Neste mesmo período, isto é, do primeiro ano ao último ano de balanço realizado, o número de passageiros do interior transportado, aumentou de 57 mil e fração para 64 mil em número redondo; número de passageiros suburbanos aumentou substancialmente de 272 mil e fração para 323.600 em número redondo. Mercadoria transportada em tonelada mil aumentou de 25 para 27 mil, isto é, 7,2%. Este aumento é considerado expressivo. A densidade de tráfego média em tonelada por quilômetro linha aumentou sensivelmente, de 242 para 361 mil toneladas úteis por quilômetro linha, incremento da ordem de 49,2%. Esta densidade é ainda muito pequena. A média na Rede Ferroviária é muito superior.

Mas as linhas que têm densidade pequena baixam essa média. Por isto embora o incremento de densidade seja sensível, ainda é pequena.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Qual a densidade da Estrada Santos-Jundiaí?

O SR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Posso verificar um número exata. É superior a um mi-

lhão de tonelada útil por quilômetro anual.

Vossa Excelência conhece muito bem a Jundiaí, é uma estrada que se caracteriza por uma pequena quilometragem, no divisor vai aparecer um número muito pequeno, levantando resultado do quociente.

São 5 milhões e 600 mil toneladas quilômetro útil por quilômetro hora. Excepcional, justamente por essa característica.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Cerca de dez vezes o que a RFFSA possuía o ano passado.

O DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Aliás, é uma noticia que eu queria dar, não digo em primeira mão porque é novidade que, certe logo, mas quase em primeira mão, queria dizer à Comissão, que Santos-Jundiaí alcançou um "superavit" no mês de julho e a partir de julho mantém-se em equilíbrio financeiro, praticamente.

E' bem verdade que temos a considerar isso correspondeu a um período de escoamento de saída, período que poderíamos chamar de pic, foi um resultado que nos alertou profundamente. Já deu, incluindo a operação oleoduto, 500 milhões de cruzeiros de superavit, palavra que proibida, foi um entusiasmo muito grande.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Houve interesse da PETROBRAS no oleoduto? Constitue que queria ficar com ele.

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Existe uma comissão estudando o assunto. A Santos-Jundiaí queria construir a segunda linha de Claros. Nessa oportunidade o problema foi levado ao Conselho Nacional do Petróleo e a PETROBRAS propriamente não quis contestar o direito da Santos-Jundiaí à operação, mas apresentou alternativa quanto à ampliação. Era a PETROBRAS participava do investimento ou responsabilizaria por todo o investimento, uma vez que pudesse participar da operação. Chegou-se a acordo e não vamos abrir mão, porque é uma válvula de segurança que temos ali muito importante. (Lê.)

Naquele ano, 1958, a Rede transportou 23,7 milhões de toneladas úteis de mercadorias (6.405 mil milhões de ton/km úteis) ao passo que, em 1964, o transporte foi de 27,7 milhões de toneladas (6.701 milhões de ton/km úteis).

Essa maior produtividade foi obtida com a melhoria da via permanente, melhor utilização e melhor rotação dos vagões aliado ao melhor aproveitamento das novas locomotivas diesel-elétricas adquiridas.

As novas locomotivas e os novos vagões encenados em 1965, e a melhoria dos métodos operacionais conquistado, em 1965, a melhores resultados.

O reaparelhamento dos depósitos oficiais existentes e construção de novas oficinas proporcionará melhor estado para o material rodante e de tração.

Quanto a detalhes a respeito de oficinas e melhorias, depósitos etc., posso elementos que apresentarei no momento em que for solicitado.

Gostaria de apresentar um quadro dos vagões comprados de 1962 a 1965. O quadro é o seguinte: (Lê.)

2.1. Vagões comprados de 1962 a 1965

a) Vagões de 1,00 de bitola

Discriminação	Adquiridos e recebidos	Adquiridos por receber	Em aquisição	Total
Fechados	725	150	375	1.250
Gôndolas	510	275	225	1.010
TOTAL	1.235	425	600	2.260

b) Vagões de 1,60 de bitola

Discriminação	Adquiridos e recebidos	Adquiridos por receber	Em aquisição	Total
Fechados	100	—	—	100
Gôndolas	150	—	450 **	880
TOTAL	530	—	450	980

• Pertencentes a Particulares:

100 da COSIPA
120 da Jangada
50 da Nova Limense

** Sendo:

140 pela COSIPA
60 pela Müller
120 pela Nova Limense
130 pela Jangada

2.3. Temos feito ainda diversos remanejamentos de vagões, entre Unidades de Operação, para atender a demanda das safras e programas de exportação, principalmente de Milho, Café, Arroz e Soja.

2.3. Existem atualmente no tráfego de minério 2.034 vagões especiais, assim distribuídos.

EFCB	535 de 70 tons. de capacidade com menos de 10 anos
Müller	60 de 72 tons. de capacidade com menos de 5 anos
Jangada	120 de 72 tons. de capacidade com menos de 1 ano
CSN	350 de 75 tons. de capacidade com menos de 18 anos
CSN	270 de 70 tons. de capacidade variável
EFCB	125 de 70 tons. de capacidade com menos de 1 ano
EFCB	139 de 54 tons. de capacidade para mais de 30 anos e para uso variado
EFCB	195 de 54 tons. de capacidade com mais de 20 anos
EFCB	140 de 60 tons. de capacidade com mais de 10 anos
COSIPA	100 de 72 tons. de capacidade em recebimento
	2.034

2.4. Locomotivas Adquiridas

Ano	Bitola	
1962	1,00 110 *	
	1,60 10 **	
1963	1,60 45 ***	
1965		Em processo de aquisição: 69 para EFCB bitola 1,60 100 para RFFSA bitola 1,60

* Sendo 56 GM GL-12 (18 para RMV e 38 VIFER)
54 U 13 B (para a EFL)

** Sendo 10 ALCO 1800 (para a EFCB)

*** Sendo 45 SD 18 — GM (para a EFCB)

(1) No período de 1963 a 1965, removeu-se várias locomotivas entre U.O., a fim de atender programas de safra e de exportação.

São vagões que estão sendo adquiridos pelas companhias e estão em contrato de circulação, no caso, com a Central do Brasil, mediante um desconto tarifário da ordem de 15%. Desse modo, Senhores Senadores, temos de vagões de bitola larga, adquiridos nesse período, 530, e estão em aquisição 450 vagões, sendo 140 para a COSIPA, 60 para o grupo da Müller, que possui jazidas nos arredores de Congonhas, 120 da Nova Limense e 130 da Jangada, que é uma das seis companhias co-irmãs do grupo da ICAN.

Essa encomenda de 450 vagões está feita e, tão logo seja entregue ao tráfego, irá permitir um maior incremento na exportação de minérios de ferro através do porto do Rio de Janeiro. E, de passagem, poderia dizer que este ano, em números bastante conservadores, ainda se deve atingir, na exportação, o montante e dois bilhões e seiscentos milhões de toneladas, que será escoado através o porto do Rio de Janeiro. E' bem verdade que a média mensal dos últimos meses tem sido da ordem de perto de trezentas mil toneladas mensais, então, passaremos a ter uma exportação da ordem de três milhões e seiscentas mil toneladas anuais, o que corresponde mais ou menos, à metade da Companhia Vale do Rio Doce.

Com o minério distribuído ao abastecimento das indústrias siderúrgicas domésticas no mercado, este ano, sobe a 4,5 milhões de toneladas.

Com esta injecção, digamos assim, de vagões apropriados, de bitola larga, pertencentes aos exportadores, podemos exportar esse nível de 300.000 toneladas mensais.

Temos feito ainda diversos remanejamentos de vagões entre Unidades de Operação, para atender à demanda das safras e programas de exportação, principalmente de milho, café, arroz e soja. Aliás, uma das finalidades da Rede é poder ter essa flexibilidade, esse comando, em relação às diversas Estradas, de utilizar, conforme as necessidades que se evidenciem, os vagões de uma em outra ou outras, respeitadas, é lógico, as bitolas. Posso citar a Paraná-Santa Catarina, que o está exigindo, e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que exigiu muito, este ano, reforço de vagões.

Existem, atualmente, em tráfego de minério de ferro, 2.034 vagões especiais, assim distribuídos: (Lé)

900 locomotivas particulares. Desse 900 locomotivas particulares, 620 são da Siderúrgica; 100 da COSIPA e as outras 180 são da Müller e Jangada. (Exibe gráfico).

Só recebemos os vagões em condições de trafegar senão haveria dificuldade e seria uma fonte de atrasos, quando fôssemos fazer reparações para manutenção.

Locomotivas adquiridas em 1962 — 110. Cinquenta e seis da General Motors e 54 da U 13 B para a Estrada de Ferro Leopoldina. Dez ALCO para a Estrada de Ferro Central do Brasil de 1.800 cavalos.

Em 1963 foram adquiridas 45 locomotivas de bitola larga para a Estrada de Ferro Central do Brasil.

Estamos tentando no momento uma aquisição de 100 locomotivas de bitola métrica e 69 locomotivas de bitola larga. Desses 69, 49 são locomotivas de 1.800 cavalos e as 20 restantes são locomotivas de 500 a 600 cavalos.

A aquisição das 100 locomotivas de bitola métrica será através de concorrência pública. Uma das condições exigidas para a inscrição, será, da proposta, constar o financiamento.

As 60 locomotivas de bitola larga já estão em negociação, em fase final de concretização. Para tanto, o Banco de Exportação e Importação

já está analisando nossa solicitação de financiamento.

Quanto à conservação da via permanente, é muito importante, embora, para a Rede Ferroviária Federal, fique um pouco na penumbra essa atribuição. (Lé:)

Anualmente, em média, a RFFSA aplica suas várias Unidades de Operação, de 20% a 25% do total das suas despesas de custeio, na conservação das suas instalações fixas (via permanente, edifícios e dependências, sinalização, comunicações, etc).

A conservação da via permanente, pelos métodos convencionais, ou por meio de serviços mecanizados tem sido incentivada e melhorada de ano para ano, o que tem permitido melhor estabilidade para os trens em movimento, menor número de acidentes, maior segurança e aumento da velocidade comercial.

Afinal, é nosso objetivo aumentar o rendimento comercial porque, é sinal de que há aumento da produtividade global na Estrada de Ferro.

Para dar uma idéia, a Estrada de Ferro Pará-Santa Catarina, com cerca de três mil e tantos quilômetros, renovou dois terços dessas linhas, praticamente dois mil quilômetros de linha. Só não renovou aqueles trechos de vastíssima conside-rabilidade de tráfego e aqueles outros que serão remodelados, que no momento atual não justifica um investimento.

A Estrada de Ferro Paraná-Santa Catarina está necessitando reforçar o seu orçamento. Estou fazendo força para atender a sua velocidade de trabalho para a sua recuperação, pois a sua direção é muito entusiasmada. Vou fazer ginásticas para poder atender a um excesso que eles embalam, fazendo um pouco mais do que estava previsto. Mas antes isso de que fazer o contrário. E' verdade de que tem um limite, devido aos pequenos recursos, mas dentro da faixa poderemos colaborar com o seu orçamento. (Lé):

Os equipamentos adquiridos para a conservação da via permanente já permitiram a organização e o funcionamento de várias turmas motorizadas e mecanizadas que mantêm em bom estado as linhas que, em virtude da mais alta frequência de trens ou maior densidade de tráfego já forem completamente reformados e aparelhados com trilhos novos, lastro de pedra britada e reforço da dormentação de 1.400 ou 1.500 para 1.800 dormentes por km.

Em 1964, dentro do valor total da despesa de custeio (326 bilhões de cruzeiros) a via permanente foi atendida com a parcela de 77 bilhões de cruzeiros. Desta parcela, só na EFCG foram aplicados 23,7 bilhões de cruzeiros.

Desta parcela, só na Central do Brasil, foram aplicados, em números redondos, vinte e quatro bilhões de cruzeiros. A Central apresentava, principalmente nas linhas de subúrbio, uma situação muito séria — dormentação podre, linhas soltas e com a possibilidade de sucessão de acidentes, justamente em trechos congestionados, em que o tráfego do subúrbio é feito, simultaneamente, com o tráfego de minérios e de mercadorias em geral.

Hoje, conseguiu a Central melhorar bastante as linhas de subúrbio, e os índices de acidentes diminuíram consideravelmente.

Quanto aos novos traçados e novos programas de expansão, temos a seguinte situação. (Lé):

Nas linhas existentes (Variantes mais importantes nas principais zonas de produção).

V.F.R.G.S.: Pedras Altas, na linha Cacequi — Rio Grande, conclusão prevista em dois anos;

Assume a presidência o Sr. Senador Atílio Fontana.

Santa Maria-Canabarro — a concluir dentro de 2 anos;

Arroio do Só-Ramiz Galvão — estátudada.

R.V.P.S.C.: Joaquim Murtinho-Jaguaraiava-Fábio Rego (agora concluída);

Curitiba-Passauána — A ser iniciada (conexão com o Tronco Sul).

E.F.N.O.B.: entre Lins e Araçatuba (alguns trechos concluídos);

Campo Grande — desvio da cidade (Novo pântano iniciada)

R.V.C.O.: Divinópolis-Costa Pinto (em vias de inauguração).

A R.V.C.O. hoje compreende a antiga Ribeira Mineira e a Estrada de Ferro Goiás. E para efeito, unicamente, de administração, a Estrada de Ferro Bahia-Minas. Deve ser inaugurado o seu alargamento no dia 29, sexta-feira. Foi marcada a inauguração várias vezes, havendo o honrado Presidente da República demonstrando interesse em comparecer, o que não pode fazer. De maneira que o próximo dia 29 foi marcado, definitivamente, para essa inauguração. Ela passará da bitola de 0,76m para 1,0m (a famosa bitolinha da Ribeira Mineira) obra essa que se arrasta há 19 anos, sendo que, praticamente, 80% dessa obra foi concluída a partir de abril de 1964. Com isso a antiga Ribeira Mineira — atual Centro-Oeste — vai ter a possibilidade de escoamento mais fácil do seu principal produto, que é o ferro gusa, para exportação pelo Porto de Angra dos Reis.

Temos o trecho Andrelândia-Barra Mansa (em estudo).

Será esse também um novo traçado para a Centro Oeste.

O total provavelmente terá sido fornecido pelo Diretor da Central que, anteriormente, esteve prestando esclarecimentos a esta doura Comissão.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Recebemos, ontem, o Sr. Diretor da Central, que muito nos esclareceu a respeito da política ferroviária nacional.

O SR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — Não sei se o Diretor da Central terá dado enfase a uma variante que consideramos de suma importância e que é o Ramal de São Paulo com a conclusão de variante parcial.

Há também, na Linha do Centro o trecho Esperança-Itu Acima-Sabará, que terá a sua bitola alargada.

Essa obra foi paralisada há cerca de 5 anos. O Governo investiu muito dinheiro. Não tenho, aqui, a ordem de grandeza que, de resto, não seria relevante pois que seria cifrado em moeda daquela época. Mas, digamos, há 10 anos em termos físicos, já terá executado mais de 50% da infraestrutura, inclusive na abertura de túneis, de aterros, de portos etc.

Consideramos essa variante muito importante porque val efetuar o escoamento do minério de toda aquela zona, passando pela Região de Esperança, Rio acima, até Sabará; se não me engano, cerca de 70km em relação ao trajeto pela variante com Parapeba e descongestionando aquela região de Belo Horizonte, só cerca de 400 vagões por dia, de minérios.

O acesso, então, do trecho do Quadrilátero Ferrífero ao Rio de Janeiro, ao porto do Rio, anteriormente, como, eventualmente, amanhã alguma pessoa poderá construir

a baixa de Sepetiba, será muito fácil em linha de bitola larga, com CTC, em toda a extensão, e, talvez, no trecho mais crítico, Barra do Piraí até o Rio, com Linha dupla.

Nessas condições, com bitola larga, com CTC, com linha dupla, não temos dúvida de que a Central do Brasil tem capacidade potencial de transportar minério de ferro muito acima do que se tem normalmente.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Aliás, o Diretor da Central do Brasil trouxe um dado precioso a esta Comissão: a Central começando a modificar-se, podendo atingir a 16 milhões de toneladas!

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Isso é fundamental, como os Srs. Senadores estão convencidos, certamente muito antes de nós. Somos novos na Ribeira Mineira. Temos 14 meses de sua direção. Conseguimos carregar para a Ribeira maior volume de transporte. O transporte de minério de ferro, considerado item importantíssimo para nossa política de recuperação da Ribeira. Na Central do Brasil houve aumento substancial. Este ano como disse, batemos os records anteriores de transporte conseguindo de 70 a 80 mil toneladas ao mês. Já estamos aumentando nossa capacidade de transporte de 200 mil toneladas para 300 mil, aproximadamente. Verdade seja dita, isto não foi obtido exclusivamente pela melhoria da Central do Brasil, em boa parte, deve creditar a melhor administração do Porto do Rio de Janeiro, onde se trabalha com mais disciplina, mais ordem. Passamos, assim, a dar rendimento muito maior, fazendo embarques de minério com maior velocidade. Temos uma carreira de transporte de 2 mil toneladas e está em via de ser instalada uma de 4 mil toneladas. Uma série de melhorias executadas está permitindo encarar em nossos variões nossas composições com maior rapidez aumentando a rotação.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — A informação que temos é que a rotação é de 3,5.

O SR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — Ainda é muito. A Vale do Rio Doce deve fazer isto em dois dias, na mesma distância. Conseguindo diminuir a rotação, vamos atingir índices muito mais expressivos.

Na E.F.C.B. — General Carneiro Matozinhos-Sete Lagoas, prossegue o aumento da bitola. É uma zona de bitola estreita para Corinto, Montes Claros, Sete Lagoas em direção a Pirapora. Vai ser feita a ligação até Pirapora. É um pouco remota, porque a ligação por Pires do Rio terá prioridade.

Na Leopoldina, temos: Campo-Elios-Ambai, em conclusão. Em seis meses dará acesso em bitola mista à Refinaria Duque de Caxias. Essa variante terá no futuro, uma finalidade muito interessante se for realizado um projeto muito importante que existe em círculo elaborado formando cerca de 100 milhões de cruzamentos, que é o projeto do novo cais de saneamento do Rio de Janeiro.

O projeto muito bem feito ao que me pareceu, pois não tomei parte mas fui obrigado a apreciá-lo porque quando fui Diretor Geral do INOCB verifiquei que alguns recursos foram canalizados para esse projeto. Daí a necessidade de conhecimento do projeto, contas e verifiquei que é sério, muito bem feito.

Ele dobra ou triplica aquela Avenida Brasil, terá o cais de saneamento, recupera áreas, coloca diversas indústrias em plena potencialidade e no que diz respeito ao programa ferroviário, que interessa no momento permitiria que essa variante a Campinas Elios-Ambai fosse para a

marítima definitivamente se afastando do congestionamento do subúrbio do Rio de Janeiro, quer pela linha atual, a do centro, quer pela auxiliar, em demanda do porto do Rio de Janeiro, permitindo a construção de um pátio de grande extensão, conjugado com o sistema rodoviário.

Esse conjunto, com a ponte Rio-Niterói, que a Comissão do Ministério da Viação chegou à conclusão de que

realmente que vai ter a sua diretoria concluída na Ponta do Caju, tudo isso conjugado, o sistema rodoviário, o sistema ferroviário e a ligação Rio-Niterói, com pátios adequados e modernos, tenho a impressão de que se raria o futuro do Estado da Guanabara e do Estado do Rio também no que diz respeito a incremento de safras para exportação, a abastecimento do interior com produtos da própria Guanabara e do próprio Estado do Rio, enfim, para esse fluxo de balançoamento de exportação, o que sera da maior importância. E projeto sério e já está feito, evidentemente exigindo grande investimento.

Tenho ideia que seja da ordem de 200 milhões de dólares, o projeto completo. Mas, quem sabe, o Governo conseguiria motivar financiamento parcial, quem sabe não se poderia realizar o grande empreendimento tão útil à Guanabara e ao Estado do Rio e — por que não dizer? — afinal para todo o Brasil, empreendimento por etapa, pois, é ele não obriga necessariamente a realizada de várias etapas simultaneamente. Se tiver realizado — por exemplo — pelo cais do Caju, teremos feito escoamento, recuperado e condições de lançar novos trilhos. Seria grande solução para ampliar a conjugação rodovia-ferroviária no Estado da Guanabara. E se a ponte Rio-Niterói for realmente pela Ponta do Caju — como tudo indica — ter-se-á a ligação com as áreas do Rio de Janeiro. Faço o parentesis — sem o permitir — e não tinha previsto, mas acredito seja de interesse da Comissão.

Na Leste Brasileiro está em execução, em estudo final, aliás, a variante Cruz das Almas-Conceição da Beira. É a variante que objetiva fundamentalmente acesso ao Porto de São Roque, para ativar a exportação de minério de ferro e manganes. Pelo Porto de São Roque, este transporte é feito a duras penas, porque faz-se o percurso via ferroviária, depois faz-se baldeação e vai para os caminhões e passa para a via ferrovia de novo. Daí porque não podemos auferir neste transporte de minério pelo Porto de São Roque, receita tão boa quanto a desejada, justamente por estas dificuldades.

Quando esta variante ficar pronta e o exportador tiver seu transporte facilitado, também teremos condições de cobrar tarifas mais altas (Lé):

Lages-Rio Negro-Engenho Belo — concluído.

Engenho Belo-Ponta Grossa — em vias de conclusão.

Ponta Grossa-Itapeva — construção.

Conseguimos concluir o trecho Lages-Rio Negro-Engenho Belo, em termos objetivos. É preciso que haja um tráfego novo nos seja vantajoso. A Ribeira Mineira que recebe-o, é sua condição.

Se não o recebe em condições, isso deixa-se agravar, ao invés de ser atenuado, sendo não haveria sentido teórico, pois uma empresa só deve ampliar-se quando tem certezas de que vai melhorar suas condições de operação.

O trecho Ponta Grossa-Itapeva, não tanto de memória porque é da responsabilidade do Departamento, mas depois podemos considerar aqui quanto à construção do trecho Ponta Grossa-Itapeva. (Lé):

Itapeva-São Paulo-Carapina-Piracicaba-Preto-Pires do Rio — Pelas ferrovias existentes: Sorocaba-Mogiana-Centro Oeste.

Pires do Rio-Brasília — em construção avançada, conclusão dentro de 18 a 20 meses.

Quanto a Pires do Rio-Brasília, temos a impressão de que ficará concluída, até fim de 1966.

Ainda há pouco, mandei um assessor meu ao Batalhão Ferroviário, para colher elementos quanto à perti-

jectiva de conclusão daquele trecho. Temos de o saber, a fim de tomarmos as providências necessárias, porque o isto constitui, para Brasília, grande aspiração. O transporte ferroviário e aéreo a Brasília tem grande significação para esta cidade, tanto sob o ponto de vista político como sob o ponto de vista prático. (Lé.)

Porto Alegre-Mussu-Mossoró-Passo Fundo — no Rio Grande do Sul, que enculta mais de 800km o percurso atual e visa o acesso à região da produção de trigo (em construção).

Esta é chamada a "estrada do triângulo"; é estrada muito pesada.

É uma estrada muito pesada. A perspectiva de conclusão dessa estrada é coisa de uns quatro anos pelo menos.

Conversando com o Dr. Marques Viana, ele não foi mais otimista. (Lé.)

Maringá-Agua Boa-Cianorte-Guaíra, no Paraná, visando a penetração na zona de produção do Norte e Noroeste do Paraná, e a conclusão do grande tronco Santos-São Paulo-Ourinhos-Londrina-Maringá-Guaíra para futura penetrarão no Paraguai (Em construção entre Agua Boa e Cianorte, de Cianorte a Guaíra a construção está paralisada).

Ponta Grossa-Apucarana — no Paraná, visando a economia de mais de 300 kms de percurso entre a zona de produção e o porto de Paranaguá (Em construção).

Suzano-Ribeirão do Pires — Ligando a EFCB à EFSJ, visando o desvio dos trens de minério destinados à COSIPA, com economia de percurso, e evitando a penetração no Centro da cidade de São Paulo (Em construção).

Tinhamos alguns recursos para desapropriações e os transferimos ao DNEF, cujo distrito ali está muito motivado para realizar a obra, a curto prazo.

É muito importante para São Paulo também.

Está em construção, também pelo DNEF, a variante — que não seria propriamente uma variante — de ligação entre Japeri e Itagui, São Paulo e tantos quilômetros, até Mangaratiba. Haverá flexibilidade muito maior para, através da construção de simples desvio, chegar com o minério de ferro a atingir embarcadores que ali sejam construídos. Inclusive o de Cosigua, que é a Companhia Siderúrgica da Guanabara, que tem já um projeto para realizar e está com o financiamento também em bom andamento. E também a Icone e a Nova Limense que até parece, aliás não constitui novidade porque os jornais têm noticiado, estão se associando. Para nós o que interessa fundamentalmente é que possamos transportar mais, cobrar o justo preço e, evidentemente, nos entrosarmos à política geral do País, e não competir com outras empresas do Governo as quais merecem nossa consideração em termos de economia global do País. (Lé.)

4.2 — NOVOS PROGRAMAS DE EXPANSÃO

Em andamento:

a) melhorias da via permanente, na sinalização e no controle do tráfego centralizado;

b) aumento de desvios, para facilitar cruzeiros;

c) reforço de pontes, para permitir trens mais pesados.

Principalmente nos encontros das pontes, a linha do centro da Central do Brasil precisa ter algum cuidado para não atingir a carga do trem. (Lé.)

a) melhoria nos existentes e construção de novos depósitos e oficinas de vagões e de locomotivas;

e) aquisição de vagões de maior capacidade;

Na verdade estamos com capacidade boa de vagões. A Vitória-Minas, por exemplo, que é de bitola estreita, possui vagões de 70 toneladas úteis, enquanto que estamos utilizando, em bitola larga, vagões de 72 toneladas úteis. Precisamos, assim, posuir vagões com maior capacidade para aproveitar as vantagens da bitola larga. (Lé.)

f) padronização de freios, para facilitar o intercâmbio do material rodante;

Possuo informar à dona Comissão que está praticamente terminada a padronização dos freios. Para melhor esclarecer à Comissão essa padronização está toda feita abaixo do paralelo, digamos, do Rio São Francisco.

Com a padronização desses equipamentos estaremos habilitados ao intenso intercâmbio de material rodante, principalmente na ocasião das safras, o que possibilitará um efetivo escoamento. (Lé.)

g) aquisição de novas locomotivas diesel, para rebocar trens mais pesados;

h) recuperação de vagões e locomotivas existentes;

i) melhoria e aparelhamento dos serviços de comunicações;

Esse serviço, depois de uma longa tramitação pela CONTEL, pelo Departamento de Correios e Telégrafos, etc., etc., já está todo aprovado. Assim, estamos com as nossas estradas todas ligadas, possibilitando, assim, uma coordenação de comando que possibilita a adoção de decisões tempestivas. Se não houver um sistema adequado de comunicações na Ráde ficaremos privados de tomar determinadas providências, representando isso um tempo de retardamento incompatível com as necessidades que se apresentem. As comunicações da Ráde, hoje, já são uma realidade. (Lé.)

j) aparelhamento dos existentes e construção de novos terminais ferroviários como fator de melhoria na rotação dos veículos, além das facilidades de carga e descarga;

Este item é fundamental; é, por assim dizer, princípio básico de operação ferroviária, a liberação do equipamento móvel nos terminais. Ainda nos ressentimos muito disso, particularmente no caso do minério de ferro; a operação é difícil, não só na procedência, onde o minério é praticamente apanhado no quintal da casa dos mineradores, porque não há uma concentração, um sistema onde a composição chegassem e, em pouco tempo, é preenchida e liberada, como existe em centros adiantados.

Há grandes dificuldades na zona do Paraopeba, em colher a matéria-prima para transportar. No porto do Rio de Janeiro, apesar de todas as melhorias, o processo é ainda deficiente, inclusive há ocasiões em que chegam navios e temos que efetuar o transporte em regime de "rush", como se diz; o minério sai praticamente da composição para o navio, porque não há outros meios.

Estou dando exemplos de minérios, mas posso falar em portos, como nos de Santos, de Paranaguá e, de maneira geral, portos do Rio Grande etc., o aparelhamento dos terminais, de modo a liberar as composições permitindo uma maior velocidade, e que já é princípio básico de operação ferroviária. Vamos perseguir-lo com tenacidade. (Lé.)

k) melhor utilização das novas linhas a serem entregues ao tráfego.

Já me referi a este aspecto. A entrega tem que ser feita com maior rapidez, com mais equipamento ou, pelo menos, com os elementos indispensáveis, para que possamos fazer a entrega sem o sacrifício das linhas existentes.

Os programas visam: (Lé.)

lº a conquista de maior transporte ferroviário de mercadorias gerais;

2º o incremento da exportação do minério pelos portos do Rio de Janeiro e da Baía de Sepetiba;

3º a operação mais eficiente e mais econômica;

4º o aumento de velocidade comercial sem prejuízo da segurança;

5º o aprimoramento do serviço rodoviário e a constituição dos transportes em "containers".

Ou outro tipo qualquer de conjugação ferroviária, mais evoluído do que o alto trem, que, como o caminhão vai por inteiro carregado por cima da plataforma. É uma composição que, na primeira etapa serve mais para fins promocionais, mas é um desperdício no transporte dos

caminhões. A conjugação mais moderna são os depósitos bitolados.

O SR. SENADOR ATTILIO FONTANA — Pelo noticiário da imprensa tomei conhecimento de que estão iniciando o transporte de carreta.

O SR. HÉLIO OLIVEIRA NETTO — Exatamente. Estamos fazendo isto, em convênio com a Paulista. É um destes tipos de conjugação que irá apertecer o transporte entre Rio e São Paulo.

O SR. SENADOR ATTILIO FONTANA — Sem dúvida dará bons resultados. Sou cliente da Ráde Paraná-Santa Catarina.

O SR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — E milho?

O SR. SENADOR ATTILIO FONTANA — Milho, não. Banha, suínos, trigo etc.

O SR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — Sr. Presidente, Srs. Senadores, chegamos aqui ao ítem da comparação das tarifas aplicadas no transporte de matérias-primas, minérios e produtos agropecuários nacionais exportáveis, em março de 1964 e em outubro de 1965.

Esses quadros vão ficar na Comissão Especial. Vou dar alguns "fatos", porque a leitura de tudo seria cansativa para V. Exas. não para mim, que estou à disposição.

Primeiro, temos o café: (Lé.)

1 — CAFÉ

Estrada	Percurso Médio KM	Tarifas Aplicadas		Aumento Percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
R V P S C	754	6.440	17.460	171
E F S J	74	1.700	3.390	99
E F C B	428	2.120	11.460	141
E F L	384	4.390	10.560	116
V F C O	533	4.390	13.520	208

Na Central do Brasil, percurso médio de 422 quilômetros, houve um aumento substancial, de 2.120 para 11.4260!

O café era muito barato, deu um pulo de 2.120 para 11.460 houve um aumento da ordem de 441%.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Desejaria fazer uma pergunta. Por exemplo, no Paraná — Santa Catarina, um saco de cimento, custa mais caro do que na Central. Porque isto?

O DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Com sua licença, é assunto que o Superintendente Commercial pode esclarecer.

O DR. WALTER PEDRO BODINI — Isso existia antes que a Ráde Ferroviária Federal fizesse a integração de suas tarifas. Era uma anomalia que a Ráde já corrigiu.

Quando na Superintendência recebemos a incumbência de sanear o problema tarifário da R.F.F.S.A. uma das anomalias era essa: para a mesma região geo-económica um produto era transportado por tarifas das mais variadas, nas diversas ferrovias da empresa.

Hoje, um saco de cimento produzido em Belo Horizonte, destinado a qualquer centro consumidor quer seja São Paulo, Rio de Janeiro ou produzido no Paraná ou no Rio Grande do Sul, tem a mesma base quilométrica ou seja, a mesma razão por tonelada quilômetro. Portanto, este problema está completamente sanado.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Isso é uma grande coisa, porque as empresas que trabalhavam em vários Estados, tinham dificuldades com a variação de tarifas, o que trazia concorrência até desleal para quem produzia no País.

O DR. WALTER PEDRO BODINI — A Ráde Ferroviária, com sua integração, corrigiu todas as anomalias, inclusive as multiplicidades de zero quilométricos. Hoje as ferrovias da Ráde se comportam como uma só estrada. Despacha-se um saco de cimento da indústria de V. Exa., no Rio Grande do Sul para o Rio de Janeiro e se considera a distância integrada. Não correca com vários zeros em Marcelino Ramos ou Itararé até a intercessão da Sorocabana, muito embora estejamos tentando integrar São Paulo num só sistema.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — É grande notícia, porque traz facilidades para todas as empresas.

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — O sistema paulista adotou o integrado depois da Ráde. O de São Paulo com a Ráde ainda não está realizado.

Temos aqui a comparação das tarifas entre os seus valores de março de 1964 a 1965, feitos para os seguintes itens: café, milho... Vamos ver o milho, que está na ordem do dia, em virtude da safra explosiva deste ano.

Percurso médio no Paraná — Santa Catarina: (Lé.)

Estrada	Percorso Médio KM	Tarifas Aplicadas		Aumento Percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
S E S C	346	2.670	7.210	170
I	167	2.360	4.280	81

O SR. WALTER PEDRO BODINI — Exmo. Hélio Bento de Oliveira Melo, mo permite, caberia uma exposição no caso do milho, porque um Senador com o problema de elaboração, o qual teria esclarecimento sobre os problemas relacionados ao transporte ferroviário. Uma das maiores vitimas do problema de

exportação de milho é a estrada de ferro pela retenção de seus vagões nos portos e a imobilização de vagões por falta de instalações portuárias que de significado muito grande.

O problema se reveste da falta de vagões para tratamento do milho nos portos de origem, onde este produto chega aos portos de embarque em condições precárias de conservação, sendo que inúmeras vezes temos que o produto é rejeitado

fina de exportação, quando isto acontece em portos da Europa e África nos portos de destino.

Mostramos estas ponderações a Comissão que tratou do assunto antes da abertura da presente safra, de nada valeria tratar do assunto para o País. País não estava aparelhado, seria melhor jogar o milho no Rio Paranaíba, porque a experiência seria negativa.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMIRIO (Relator) — A umidade e as impurezas têm sido um grande fator de descontentamento dos exportadores do milho no Brasil.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — Estas mesmas conclusões eu fiz antes da colheita do milho, ao Sr. Ministro da Indústria e Comércio, quando declarei a S. Ex^a que a safra de milho prometia ser muito grande que, infelizmente, nossos portos não estavam suficientemente preparados para a armazenagem. Entretanto, posso dizer que o meu grupo industrial, por exemplo, já montou neste ano, dois secadores a vapor seco que permitiria uma boa produção. Neste modo, já se sabe, de antemão, no futuro esse produto, o milho, a ser exportado já terá de ser devidamente preparado com o teor de umidade limitada.

Nessa providência também virá, nesse modo, a proteger os navios que costumava acontecer, muitas vezes os seus portões eram fechados devido aos grandes carregamentos de milho, porque este não é devidamente preparado então fermentava, com essa fermentação aumentava de tal forma o volume que cheava a causar danos aos bordos dos navios, ocasionando-lhes grandes prejuízos. Vê-se, portanto, que muito ainda tem o Brasil que se preparar nesse sentido.

O SR. WALTER PEDRO BODINI — Brasil, Srs. Senadores, tem grandes condições para se apoderar do comércio do milho, porque é o único que pode adquirir uma melhor colheita justamente quando qualquer País produtor não o produz. Portanto o problema consiste apenas de organizar e se racionalizar essa produção de milho.

O SR. HÉLIO DE OLIVEIRA (Relator) — Então, Sr. Presidente, o primeiro quadro nós fazemos a comparação dos fretes, por exemplo, de março de 1964 a outubro de 1965, relativamente ao café, milho

laranja, açúcar, algodão, minério de ferro, ferro gusa, madeiras, mate, soja, arroz, minério de manganês e às cárneis congeladas. Fundamentalmente são os produtos que interessam mais de perto à exportação e, portanto, dizem respeito à agenda da nossa exposição, conforme o estabelecido por esta Comissão.

Dos diversos quadros, que vão ficar com esta Comissão, constam, além da comparação o percurso médio em cada uma das estradas, o aumento percentual alcançado no período...

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — Antigamente, havia grande desequilíbrio entre as tarifas de uma Estrada e as de outra, entre a Estrada e Ferro Sorocabana, por

exemplo, e essa Ribeira.

O SR. WALTER BODINI — Em junho de 1963, a tarifa da Paraná-Santa Catarina, por exemplo, que é o caso que V. Ex^a focaliza, em relação à tarifa da Estrada de Ferro Sorocabana era da ordem de 1 a 2,5, ou seja, para cada cruzeiro que a Ribeira cobrava a Sorocabana para a mesma mercadoria cobrava 2,5. Hoje a Paraná-Santa Catarina tem um nível equivalente ao da Sorocabana, principalmente quando se trata de transporte comum. Com isto a Paraná-Santa Catarina conseguiu ruir a sua receita e também um aumento de trabalho a considerar, de 250 milhões de cruzeiros em dezembro de 1962 a julho de 1965 com o plano tarifário aplicado nas suas fases cedera de 250 milhões de cruzeiros para 2,5 milhões de cruzeiros.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — V. Ex^a se refere a 2,5 milhões mensais?

O SR. WALTER PEDRO BONINI — Sim.

O SR. HÉLIO DE OLIVEIRA MELLO — Da mesma maneira se comportaram a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que cresceu da ordem de 300 milhões para perto de 2 bilhões de cruzeiros e a Central que cresceu de 1,2 milhões mensais para quase 6 milhões de cruzeiros mensais.

O primeiro quadro da comparação, como disse, diz respeito à produção agrícola, depois à produção de minério, depois às tarifas de 1964 com as de 1965.

O segundo quadro mostra a posição atual da Ribeira Ferroviária Federal, com referência às mercadorias que se destinam à exportação, a incidência dos fretes sobre o volume da mercadoria em geral.

Assim, deixo estes quadros com a Comissão, a fim de que sejam melhor analisados, posteriormente.

Quero aproveitar a oportunidade para declarar que nós da Ribeira Ferroviária Federal, nos regozijamos e nos felicitamos por os termos confeccionados de maneira tão concisa e, me permitem, expressiva.

Eu mesmo, depois de tê-los compilado, fiquei com uma ideia geral muito mais precisa do que tinha antes. E o interessante ver é como está se comportando a nossa produção com relação à exportação. (Lei.)

O SR. SENADOR JOSÉ ERMIRIO (Relator) — Realmente tem havido

modificação sensível nas tarifas, na defesa da Ribeira Ferroviária Federal.

Esteve aqui, há três ou quatro anos o Dr. Rubens, que nos mostrou que as rédes ferroviárias mundiais apresentam o seguinte quadro: em superavit, 80%; em equilíbrio financeiro, 1%; moderadamente deficitária, 10%; grandemente deficitária, 6%; absurdamente deficitária, 3%. E justamente neste último caso é que está a Ribeira Ferroviária Federal S. A.

O SR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Se não me engano esse quadro é de 1959. Mas vamos chegar lá. Teremos oportunidade de dar pormenores a esse respeito.

Então, se V. Exas. me permitisse, gostaria de ler o último item da exposição formal, que é o quadro da situação atual, para depois expor os quadros que trouxemos, que abordam fundamentalmente, esses aspectos da recuperação financeira. (Lei.)

Parece ter ficado evidenciado, embora a largos traços, que se conseguia obter radical alteração daquela perspectiva configurada ao término do primeiro trimestre de 1964 e que levava a Ribeira Ferroviária Federal, a passos certos, para os descaminhos da sua irreversível deterioração econômica.

Por força da adoção de novos critérios, necessariamente diferentes dos anteriores, pode a Ribeira hoje, aspirar, com mais tranquilidade, dentro de princípios e métodos coerentes com o espírito renovador que se implantou no País, a garantia do seu destino empresarial.

A exemplo do que fizemos, em confronto com o quadro da situação que predominava anteriormente, alinharemos, de forma concisa, o novo panorama:

1º Reorganiza-se a estrutura da Empresa, envolvendo tanto os órgãos deliberativos, normativos e coordenadores da Administração Central, como os operacionais, isoladamente ou através do reagrupamento de Unidades de Operação, em Sistemas Regionais.

Já compusemos e promovemos diversas absorções de estradas que, pela sua natureza, pelas regras geo-económicas em que operavam, poderiam ser integradas e outras, dando formas e óbvias economias.

Nesse grupo temos os ramais de Sampayo Correia, Mossoró, Souza, Ilhéus, Nazaré, a Leste-Brasileira, a Ribeira Mineira e a Bahia-Minas e a Goiás, formando a Viação Férrea Centro Oeste, foram as principais. Esses sistemas regionais tendem até mesmo por lei institucional de estradas que é a de nº 3.115, a se constituir, num futuro, em verdadeiras empresas subsidiárias com a necessária independência e flexibilidade para que não haja uma centralização excessiva pela Direção central da Ribeira, e em detrimento das características industriais e, acima de tudo, comerciais que devem ter essas estradas para disputar o seu quinhão da demanda de transporte de maneira que se poderia dizer até agressiva em relação ao transporte rodoviário, conjugando-se com esse transporte que foi o que tentamos, pelo menos, achar. Esta foi a preocupação da Ribeira, diga-se a verdade, e se faça usigia a toda a Administração. (Lei.)

2º Enfrenta-se, realisticamente, a árdua tarefa da administração do pessoal, em consonância com os imperativos do momento, mediante o racional dimensionamento dos quadros, o recrutamento com absoluta igualdade de oportunidades, a valorização do mérito, o estimulo às aposentadorias, tão necessárias à renovação dos quadros, o aperfeiçoamento e o

treinamento do pessoal, a assistência social, a par do estabelecimento de condições mais equanimes no que diz respeito a direitos e deveres.

Sobre esse item tenho possibilidade de fazer uma exposição, sem qualquer exagero, de uma ou duas horas. Mas, procurarei sintetizá-la em poucos minutos.

A Ribeira Ferroviária Federal está superdimensionada. Ela tem, ainda, 153.400 empregados. É verdade que começou com 161.000. No momento a correspondência é de 5,9 homens por km/linha. Nos Estados Unidos da América do Norte esse índice é de 2,5 homens por km/linha. É bem verdade que nos Estados Unidos a tecnologia e a ciência estão muito mais avançadas do que no Brasil.

Poderia a Ribeira Ferroviária Federal operar com muito menor número de homens, aproveitando-se ou aplicando-se métodos mais racionais e mais científicos. Esse número poderia ser reduzido para 126.000 homens.

De tanto lemos, de tanto estudamos, de tanto ouvir falar disso, procuramos estabelecer a verdade dos fatos a respeito disso.

Lancamo-nos nesse dimensionamento ideal. Qual seria o dimensional ideal da Paraná-Santa Catarina, dentro das diversas categorias peculiares a uma exploração ferroviária? Qual seria o dimensional ideal da Ribeira, da Central do Brasil etc.? Qual o dimensionamento atual? Estamos estabelecendo estímulos para as aposentadorias e para os desligamentos daqueles que realmente não atingem a um nível mínimo de eficiência compatível com o que se era de esperar.

Estamos estimulando os desligamentos para que possamos tender, por assim dizer, do quadro atual para o quadro ideal.

O quadro atual, em números redondos, é de cerca de 156.400; o quadro ideal seria de 126.000 homens. Diferença, em números redondos: quase 30 mil homens sobrando; 28.000 talvez. Só em condições de aposentadoria, temos cerca de 10 mil empregados.

Temos feito o possível para acelerar os processos de aposentadoria. Em 1965, os diversos desligamentos da Ribeira Ferroviária, quer através de aposentadorias, quer através de demissões, quer através de falecimento ou por quaisquer outras razões, já chegaram a 5.200 empregados. É bem verdade que esta transformação de um quantitativo em pessoal existente, para um quantitativo ideal não pode ser alcançado instantaneamente. Porque isto iria criar um problema social da maior gravidade. Temos que ter presente sempre este aspecto social que, afinal de contas — fazendo um pouco de filosofia barata — hoje o homem — é a finalidade de todo este trabalho que se faz para o progresso e desenvolvimento do país, em outras palavras e sempre para melhorar o nível de vida do homem. Não vou atirar a rua 30 mil homens; isto não faria nunca, quem quiser que o faça, eu nunca. O Instituto de Aposentadoria e Previdência dos Ferroviários está realmente melhorando a transformação do pessoal. Mas ainda isto é um grande ônus. Nisto bem poderia o Congresso ajudar, não no problema existente, chamado "aposentadoria dupla." Há os funcionários públicos antes na criação da Ribeira. E como funcionários públicos tinham direito a aposentadoria, direito inerente à sua qualidade de funcionário público. Mas, ao passar a Estrada para Autarquia, descontar para o Instituto.

Aliás, já o faziam antes para a CAPFESP, deliberadamente, uma espécie de recolhimento à parte. Depois, a CAPFESP foi fundida com o Instituto.

Mas o fato é o seguinte: grande número deles faz contribuição para o Instituto, ao mesmo tempo têm aposentadoria garantida pelo Tesouro. Então criou-se uma expectativa de direito de aposentadoria dupla. Mas agora, segundo o entendimento do Supremo Tribunal Federal, esse direito não resistiu a uma análise, é bem verdade que as decisões não têm sido unânimes. Há casos em que segurados conseguem, outros não conseguem. Em resumo — não sou legislador, nem Juiz — mas, como administrador, o que sinto é que existe essa expectativa de direito e, por assim dizer, um bloqueio no fluxo natural com que esses homens deveriam se aposentar. Ficam na dúvida se deveriam aposentar-se agora, ou esperar quando houvesse um outro entendimento, uma outra doutrina em que se lhes permitisse aposentar com dois vencimentos. O problema é este: dez mil homens em condições de aposentar e isto seria uma economia muito grande para a Rêde.

E' bem verdade que eles iriam receber pelo Tesouro, e que em termos de economia global não diminui a despesa, mas em termos de rôde ferroviária, de empresa, representa uma economia.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Eles pagam contribuição mensal ao IAPFESP, e justo seria que este pagasse e, assim, ficariam livres a empresa e o governo.

O DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — O que se passa é o seguinte: A última lei de previdência social é recente, de 1960, se não me engano e logo depois foi publicado o decreto que regulamentou esta lei, em outubro de 1960, creio eu. Não lembro o número do decreto só o do artigo que regulamenta a questão das aposentadorias, pelo muito que ténho lido com ele que estabelece o seguinte: que a Rêde Ferroviária Federal, a Marinha Mercante, portos etc. paguem as aposentadorias, mas que o Tesouro Nacional reponha este ônus, este dispêndio.

Em outras palavras, o que estabelece o decreto é que, ou o Tesouro Nacional pague diretamente ou a própria autarquia, no caso a Sociedade de Economia Mista do Governo.

O art. 504 do Decreto, que regula a aposentadoria na previdência social, estabelece que a complementação das aposentadorias é a seguinte: quando o empregado é aposentado o Instituto paga — se não me engano — 80% do salário, o complemento até 100% é coberto pelo Tesouro, que deverá pagar ou, então, o Ministério da Viação e Obras Públicas, que no caso deveria criar uma pagadoria de inativos.

O que tem ocorrido até hoje é a própria Rêde, com seu orçamento de custeio estar arcando com essa responsabilidade que, realmente, é grande e, para dar uma idéia de quanto basta dizer que em 1965 a Rêde terá de pagar, até dezembro, cerca de quinze bilhões de cruzeiros de complementação de aposentadorias. Portanto, Sr. Senadores, a Rêde está agindo como órgão de previdência social. Que eu saiba órgão algum, empresa alguma tem esse encargo de cobrir complementação de proventos de aposentadorias, depois que serás empregados se desligam da empresa. Então, a empresa, pela lei, deve receber isso do Tesouro, mas até agora não tem recebido e, consequentemente, tem de arcar com essa responsabilidade pelo orçamento de custeio.

Como dizia, Srs. Senadores, na medida em que os homens são desligados dever-se-lam fazer admissões, mas não as fizemos durante o prazo de quatorze meses. Entretanto, teremos de estabelecer uma certa proporção nas admissões que seremos forçados a fazer, porque, como facilmente se pode

compreender, esse excesso de homens não é uniforme ao longo das categorias profissionais, pois enquanto há excesso em determinados Estados já em outros existem, por exemplo, pouquíssimos engenheiros e maquinistas, enquanto que contadores, oficiais administrativos, e outras categorias, contamos com grande excesso.

De qualquer maneira, Srs. Senadores, teremos de estabelecer um critério para cada Estado e para cada categoria profissional, como já estabelecemos para a Central do Brasil.

Então, para cada cinco homens que são desligados vai-se permitir a admissão de um, enquanto que em outras empresas a proporção é de dez homens para um e outras de um para um e, eventualmente, para determinadas categorias, onde há marcante carência, — são poucas, — vamos ter que fazer algumas admissões. Faço justiça a vários Governos, que nunca fizeram pressão para quem quisesse agir assim, como nos agimos, da admissão exclusivamente sob o critério do mérito, do concurso. Ultimamente, num concurso, tivemos a satisfação de ver a filha do porteiro tirar o segundo lugar e o sobrinho do Diretor ser reprovado, satisfação não por haver sido reprovado o sobrinho do Diretor, que desejávamos fosse aprovado, mas a satisfação de dar igual oportunidade a todos. Enquanto o Administrador assim estiver procedendo, estará fazendo justiça.

Treinamento do pessoal da Rêde. Estamos treinando 16.000 ferroviários. Fizemos um convênio com o SENAI, à base de 1,2% das contribuições. Por esse convênio que assinamos com o General Macedo Soares, a Rêde reterá 80% dos recursos canalizados normalmente para o SENAI, ou seja, 80% de 1,2% — 9,6%, quase 1%.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Fazemos isso há 15 anos, desde a gestão do criador do SENAI.

O SR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — O SENAI sempre permitiu isso.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — É importante, porque além de fiscalizar a educação dos operários, dá a educação na linha necessária, no ramo preciso. É o caso das nossas indústrias. Fundamentos escolas e damos 20% ao SENAI para fiscalizar. O restante gastamos com proveito grande porque a vantagem é criar encargos, lugares para dentro do sistema de trabalho que pressionamos e não estranhos, como os estudados em outras escolas.

O SR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — Esse convênio permitiu à Rêde reter uma quantia da ordem de 900 milhões de cruzeiros este ano. Estamos com treinamento de 16.000 ferroviários de todas as categorias, desde engenheiros até as funções mais modestas. Temos 1.600 programas feitos por gente especializada.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Os filhos dos operários que estão no SENAI, que se espalham, vão ser os melhores chefes da empresa. Temos a experiência de 15 anos.

O SR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — É uma boa notícia, que nos estimula.

Quanto à questão do controle de eficiência introduzimos medidas modernas. Esse controle tem valor relativo, mas de qualquer maneira vai ser implantado. Fizemos uma reunião

a fim de instruir os chefes sobre o controle periódico dos seus subordinados, sobre promoções, comissionamento, eventual desligamento dos que não demonstraram nível mínimo compatível com o que deles se espera.

Mas o importante é que, controle de pessoal, exige da parte dos chefes,

muito cuidado. Estes avaliam, com considerável dose de benevolência, os seus subordinados. Começam dominados pelo espírito de justiça. Mas, depois, quando sabem que algum chefe do departamento julgou, com benevolência, um seu subordinado, a tendência deles, então, é para serem benevolentes também. No entanto, a justiça com que eles avaliam os seus subalternos, também será avaliada.

Exemplifiquemos, usando a minha própria pessoa. Como Presidente vou avaliar a capacidade de meus superintendentes gerais; estes irão avaliar a capacidade dos chefes de departamentos, e estes, a dos seus subordi-

nados.

E' preciso haver esse estímulo,

esse controle seja eficiente e se aproxime mais da realidade e não seja concessão graciosa.

De forma que ficamos com todos

esses conhecimentos da matéria-prima,

criteriosamente selecionados, e dos elementos humanos de que dispomos para todas as finalidades possíveis.

Isto está em pleno andamento, e espero resultados muito bons, não absolutos, mas bastantes razoáveis desse controle de eficiência. (Lê:)

3º O programa do reaparelhamento se ativa, tendo em vista a expansão da capacidade de transporte e a qualidade do serviço, de mantermos incrementar a densidade de

4º Consegue-se — a despeito de todos os percalços inerentes à natureza de sacrifícios e de partilharmos gastos — sensível melhoria nos métodos operacionais, visando, razoavelmente a alcançar, índices de produtividade mais progressivos, quer através do aumento no volume de mercadorias transportadas, quer do número de passageiros atendidos, quer, ainda, como consequência do emprêgo mais económico das instalações e dos equipamentos disponíveis.

5º Promove-se uma eficaz política de comercialização do tráfego, procurando, assim, obter-se rentabilidade máxima, compatível com o mercado concorrente, logrando-se agradável evolução para o almejado propósito da realidade tarifária.

A esse respeito, o Superintendente comercial já me deu alguns dados sobre a implantação da tarifa integrada, com resultados muito bons. É um sistema realista, pois não podemos perder de vista a concorrência rodoviária. As vezes temos tarifas aprovadas e somos levados a implantar outras para poder competir, em condições razoáveis, com o transporte ru-

doviário. (Lê:)

6º Com fundamento nas regras mais atualizadas do planejamento especializado, inicia-se, com a ajuda técnica e financeira externa, a elaboração do Plano Diretor da RFFSA, instrumento indispensável à disciplinação dos recursos disponíveis, à orientação do seu judicioso emprêgo, à seleção dos empreendimentos realmente prioritários e, fundamentalmente, pré-requisito básico para a obtenção de financiamentos complementares.

Tivemos vários contatos com elementos dos estabelecimentos de crédito superior para reconstrução e desenvolvimento — o chamado Banco Mundial — e observamos que não há o propósito de nos atenderem, de plano, quanto a alguns financiamentos para vários itens essenciais à nossa recuperação, sem o pré-requisito da existência de plano diretor da RFFSA Ferroviária.

O assunto foi tratado, há 15 dias ou um mês, em Washington, pelo Ministro Gouveia Bulhões, que firmou um acordo técnico de colaboração com o Banco Mundial. Esse acordo visa a um levantamento de todo o Brasil sob inúmeros aspectos, das características dos transportes terrestre e marítimo e da situação dos portos. Ele será financiado, esse estudo, 50%

pelo Banco Mundial e 50% pelo Banco brasileiro. Tomamos parte nas discussões preliminares sobre esse acordo e fomos convidados pelo Ministro da Viação para assessorá-lo. Bateu-nos por dois itens que tivemos a satisfação de ver prevalecer: primeiro que o trabalho fosse feito pela equipe de estrangeiros, que é realmente de alto nível, mas que fosse também realizado por um contra quadro brasileiro, do que resultariam todas as vantagens porque nossos técnicos e engenheiros têm real habilitação; segundo, porque, trabalhando lado a lado com técnicos bem dotados de todo o mundo, eles poderiam obter novos conhecimentos, e na futura etapa de implantação — porque afinal ninguém faz um plano senão com o objetivo de vê-lo aplicado — nessa etapa de implantação já teríamos o contra quadro brasileiro que tendo trabalhado pari passu com a equipe estrangeira, teria muito maior facilidade para implantar os itens do referido plano.

Esse item foi incluído numa das cláusulas do acordo; teremos engenheiros brasileiros trabalhando lado a lado com a equipe que vem dos Estados Unidos, da Europa Continental, da Inglaterra, enfim, de vários países.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Até, o Sr. tem toda razão. Quando Volta Redonda começou a funcionar, todos os seus engenheiros eram estrangeiros. Os brasileiros foram-se entrosando, estudando fora e, atualmente, Volta Redonda é totalmente dirigida por brasileiros. O mesmo ocorre nas nossas indústrias; contratamos técnicos estrangeiros, por período de 6 meses a 1 ano, nunca além de um ano. Os nossos engenheiros e técnicos aurem os ensinamentos desses que vêm de fora, com grande benefício para a indústria nacional.

O SR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — Perfectamente.

O outro ponto a que me referi e que damos a maior importância, é o que se relaciona com a cláusula específica incluída no acordo, ou seja, que tinha por finalidade precisamente permitir a ajuda nos financiamentos, nos recursos necessários, enfim, à realização dos trabalhos. Entendemos que isso era fundamental, porque, se não, o Governo brasileiro ia gastar a metade dos recursos sem alcançar total proveito para nossas atividades e aquêle acordo se destinava, em definitiva, a proporcionar a ajuda dos estabelecimentos de crédito, inclusive a implantação futura desses auxílios mediante condições a serem futuramente analisadas pelo Governo. Isso já foi em outros países. Portanto, não seria novidade, no Brasil. E se fariam, certamente, mas achamos que não custava nada isso ficar bem claro no instrumento. E prevaleceu esta nossa ponderação. (Lendo:)

"7. Constitui-se em irrefutável realidade o saneamento financeiro e a recuperação econômica da RFFSA, partindo-se de um coeficiente de exploração (relação entre a despesa e a receita)..."

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Tenho notado, em vários empreendimentos estatais e também em organizações, que os custos mensais ou os balanços mensais ou semestrais não estão sendo feitos de forma a orientar a administração com firmeza. Pergunto: a Rêde tem esse serviço bem orientado ou depende do resultado financeiro?

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Quais são?

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Os custos de operação, os custos de financiamento que envolvem toda a responsabilidade da empresa. Por exemplo: o seu transporte milhares de toneladas;

em de cada mês, sabe se ganhou ou perdeu; não sei se é espectral ou mensalmente. Para uma comparação, saber se a Estrada teve condições para melhorar um setor, nos custos de transporte, num departamento de custos.

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Sr. Senador V. Ex^a tocou num ponto que considero dos mais precários da nossa organização ferroviária.

Até onde me é dado conhecer, salvo algumas estradas paulistas, talvez a Sorocaba, que adota o sistema, o problema da quantidade de custo, em termos rigorosos, é uma das nossas grandes deficiências. Hoje, na parte final da exposição do Professor Oscar Oliveira, vimos uma alusão à operação de custo de cima para baixo em vez de baixo para cima. E' de fato uma realidade. Não podemos fazer com os recursos de que dispomos, ou antes não temos um centro de processamento de dados — isto no mundo esta tão disseminado, tão divulgado que já constitui uma necessidade — em que as informações nos possam chegar a tempo e a hora.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Com o computador eletrônico é hoje muito fácil ter os dados mensalmente.

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Sim o computador eletrônico. Mas temos que considerar primeiramente, essas coisas nunca nos chegam as mãos tempestivamente. Sempre tiveram aquela oportunidade que seria ideal para que imprimissemos as correções. Fazemos os nossos assentamentos, às vezes, por pura intuição ou raciocínio o mais elementar, de ordem, segurança ou experiência e chegamos à conclusão de que no Brasil qualquer Banco tem um computador eletrônico. E a Rede, com um movimento fabuloso, uma fortuna enganada, não tem esse privilégio e isso talvez venha a cair nos ombros daqueles que estão lutando com responsabilidade, para que tenham, dentro de 6 meses ou um ano, uma surpresa desagradável, apesar de uma boa administração.

Isto é o que estamos perseguindo. Estamos obrigados, compelidos, a isto, porque estamos na iminência de firmar contratos importantes de transporte de minério, pelo menos são essas perspectivas. E é fundamental sabermos, com a maior realidade possível, o nosso custo operacional. Posso dizer que a Superintendência Commercial está na fase quase de reaparelhamento final para o transporte de minério. Mas já é alguma coisa sólido que nos está exigindo um conhecimento mais apurado. E' o caso, por exemplo, que discuti com o Diretor da Central, sobre o custo da energia elétrica, que sobe assustadoramente no Brasil. A Central tem um contrato barato, mas nem sempre esse contrato dá condições de poder transferir ao custo elevado que se processa devido ao elevado custo da energia.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Isto é um fator de alta responsabilidade porque não foram V. Srs. que fizeram, foram os outros, a ELETROBRAS ou empresas fornecedoras de energia elétrica.

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Vou dar a V. Ex^a uma notícia alentadora sob o aspecto. Há cerca de um mês, conseguimos a receber contas de energia elétrica astronômicas. Fomos verificar a razão daquela aumento de um para outro, de 4.000%!

Na Santos-Jundiaí, Dr. Weiler empenhado em conseguir o equilíbrio financeiro, realmente obtido — conforme expliquei há pouco — pelo mesmo o coeficiente de operação dele vai

ser muito bom este ano, o que seria equilíbrio, de 1 a 1,2, com a despesa menor do que a receita, ficou assimadissimo com essa perspectiva.

Fomos ao Rio examinar o fenômeno e verificamos que era um decreto, se não me engano, feito com a melhor das intenções mas que não previu a aplicação do imposto único de energia elétrica e o imposto compulsório que também agora foi introduzido para o usuário normal, cada um de nós que gasta energia elétrica está pagando imposto único de energia elétrica e imposto compulsório, eles incluiriam a Rede Ferroviária que, pela lei está isenta.

Não tinha sentido, o Governo tirar dinheiro da Rede emprestá-lo à ELETROBRAS e com a outra mão nos entregar e aumentar nosso déficit trazendo desestímulo etc.

Então, conseguimos, sem exagero. Em setenta e duas horas o Ministro Mauro Thibau entrou em ação e tudo ficou esclarecido, as estradas de ferro foram alertadas e voltou-se ao que era. Estamos com a tarifa que tínhamos e o aumento não foi confirmado. A Santos-Jundiaí passaria — se não me engano — de 4.000% para ... 400.000% por mês. A despesa hoje é da ordem de 10 milhões.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — A Santos-Jundiaí tem tarifa muito baixa para transporte. Esta sendo observado o contrato com a Light, de há três anos?

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELO — Ainda esta de pe. Por isso o Diretor da Central não teve com pormenor, pois é muito recente e obteve uma ação nossa muito pronta. Seria um desestímulo.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Ainda temos perguntas sobre o Nordeste, o sal e outros produtos.

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA — Item VII: (Lei) Se Constitue-se em irrefutável realidade o saneamento financeiro e a recuperação econômica da RFFSA partindo-se de um coeficiente de exploração (relação entre a Despesa e a Receita) no valor 3,5, em 1963, para uma perspectiva de alcançar o nível 5,5, em 1964, batendo, na realidade, para 3,2 nesse mesmo ano, para alcançar o índice 2,4, em 1965, com a previsão de no próximo exercício, atingir-se o coeficiente expressivo de 1,6. (Exibindo um mapa S. S^a acrescenta:)

A curva do déficit da Rede está em 1 bilhão em 64, aqui está o déficit em 1963, e aqui o índice geral de preços.

Por uma simples transformação, temos aqui o déficit real de preços no mesmo ano.

Então, o déficit a que aludi há pouco, em moeda de 1964, corresponde a cemessentos e quarenta e um bilhões e alguns milhões, enquanto que o déficit de 1963 e de cento e quarenta e seis bilhões de cruzeiros, sendo que em moeda de 1964 ele é de duzentos e setenta e nove bilhões e nove milhões e cruzeiros.

O nosso déficit neste ano, em moeda de 1964, será de cento e sessenta e três bilhões e um milhão de cruzeiros. Evidentemente, Srs. Senadores, esse índice de preços diminuiu comparando-se com a conjuntura de 1964, e essa extrapolação é bem razoável, razão por que considerei que esse índice de dezembro de 1964 a 1965 evoluíu. Esperamos, portanto, que o Governo consiga isso e terá então, obtido uma grande vitória.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — E o Orçamento já prevê essas verbas?

O SR. DR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — Prevê para este ano duzentos e oitenta e cinco bilhões de

cruzeiros que, transformados em moedas de 1964, para se achar o déficit real, corresponde a cento e sessenta e três bilhões de cruzeiros. Desse modo, o déficit da Rede que, em 1964 ia passar para quatrocentos e quarenta e três bilhões de cruzeiros, ele, na realidade, foi de duzentos e quarenta e um bilhões, em 1965. Desse modo, duzentos e oitenta e cinco reduzidos em moedas de 1964 atinge a cento e oitenta e três bilhões de cruzeiros. De maneira que o déficit, a evolução do déficit, na última coluna do gráfico, aumentou novamente, de 100 ao índice 130. Aumento de até 45%, de 1961, depois da saída do Presidente Jânio Quadros, aquela debacelação no País, de todos conhecida, aumentou de 45%, em termos constantes. Caiu sucessivamente de 164 para 140, e cairia para 80, em 1966. E', na verdade, um pouco utópico, porque sabemos que haverá um aumento para o pessoal, aumento em termos razoáveis é verdade. Essa curva vai ficar com a mesma inclinação, o que será, afinal de contas, uma grande coisa.

Todos esses resultados, enfim, são alentadores e representam alguma coisa, como de fato representam, mas se devo, em grande parte, não à nossa Administração, nem a mais ninguém,

mas ao espírito de compreensão dos ferroviários. Eles, realmente, demonstraram compreensão, paciência e um esforço muito grande na recuperação da Rede e vivem dias de dificuldade, porque a capacidade aquisitiva foi congelada enquanto o custo de vida não o pôde ser. Houve compreensão.

Isto atribuiu a boa índole que sempre acreditai tivessem e ao fato de saberem que esta é a casa deles e de que o êxito de sua recuperação depende a sua tranquilidade própria. Compreendem que tinham de passar por um período de sacrifício, que está no seu linear. Esperamos dias melhores. Se houvesse uma reação, incompreensão, se houvesse, já não digo graves, porque não podemos falar isso hoje, não há clima para isso, nem seria justo, quando a empresa está deficitária, digo certas reações, pequenas operações tartarugas, desestímulos, o trabalho teria diminuído. Em compensação o trabalho aumentou, porque demonstraram compreensão na recuperação do País.

E' uma justiça que se faz aos ferroviários. (Lei:)

A Rede Ferroviária Federal, sem sobra de dúvida, está vivendo época decisiva para assegurar a sua sobrevivência como empresa industrial e comercial, produzindo transporte e vendendo o resultado do seu trabalho de forma compensadora.

O fato de sermos, ainda hoje, empresas financeiramente deficitárias não significa que se pense em suprimir serviços fundamentais para a economia pública e privada.

Há que, impensadamente, preconize, como trágica alternativa, a eliminação total das linhas férreas, com a dispensa ou transferência do pessoal para outras atividades.

Tal medida, como é óbvio, importaria na supressão dos transportes maciços de passageiros suburbanos nos maiores centros populacionais; do minério destinado à exportação ou ao consumo interno inclusive calcáreo e carvão, e de produtos acabados; na imobilização, em suas próprias áreas de produção, do grosso das safras agrícolas, da madeira e do gado em pé, bem como de tantas outras mercadorias de grande volume e massa.

Alcançada, dessa forma simplista, a eliminação do decantado déficit ferroviário, ter-se-ia, em contra partida, os fretes ro-

doviários elevados a proporções incontroláveis, a economia do país, atingida brutalmente, o quadro social agravado, os problemas político-estratégicos — que sempre sejam sempre considerados — também com suas soluções seriamente obstaculizadas.

Não seria, enfim, difícil conceber-se a caótica situação a que seria levado o país.

Tem a RFFSA, portanto, missões das mais relevantes e complexas a cumprir, e essa será feita, inclusivo através da execução de cuidadoso programa de investimentos, que me permitirá acompanhar a crescente expansão da produção nacional, até a eliminação completa do seu déficit operacional.

Mercê de esforço insano, sem desânimo nem desfalcamentos, inspirados nos saudos exemplos vindos de cima — como hoje os temos — e contando com a compreensão, o brio e o decidido empenho do elemento humano que labuta na Empresa, estamos convictos de que o horizonte promissor já se vislumbra, e, em breve será realidade palpável, num futuro bem mais próximo do que se deveria de prever-se.

Sr. Presidente da Comissão, eram estas as considerações que tinha de fazer propriamente a respeito das matérias que nos foram confiadas por esta omissão.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Sr. Presidente, das perguntas que tinha, quase todas foram respondidas. Mas, ainda existem algumas.

A situação do sal no Norte do país é das mais difíceis. Hoje o Nordeste está se industrializando. O sal atualmente, é um produto mineral usado excessivamente nas indústrias químicas e no desenvolvimento dos produtos agrícolas e pecuários. Pergunto: Quais as providências que estão sendo tomadas para o transporte do sal a granel?

A situação do sal no Nordeste é muito difícil, porque, no ano passado, e até mesmo este ano, as águas provenientes das chuvas carregaram as pontes e danificaram as linhas de trem. Desejo saber qual o programa traçado para resolver esse caso, porque as indústrias químicas estão se instalando no Nordeste em grande quantidade.

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Pedirei ao nomeado Superintendente Commercial para responder.

O SR. VALTER BODINI — Na Rede Ferroviária nós nos defrontamos com esse problema há dois anos e meio. Acontece exatamente que o problema estava equacionado para duas soluções, naquela época julgadas inopportunas. Uma delas visava a construção de um porto em Macau, outro em Areia Branca, e a segunda solução a construção de um teleférico da ordem de 8 ou 10 quilômetros.

Havia, no Ministério da Viação, quando o problema nos foi levado, um estudo para a programação de investimentos, por parte do Governo Federal, para a construção de uma série de barchas destinadas ao baldeio do sal até os navios que devem carregá-los.

Programou-se também a construção de um ramal, pela Rede Ferroviária, até Macau, sem densidade alguma de tráfego, só para o transporte do sal. As condições, do ponto de vista técnico, são muito boas.

Estudando o problema, para o assessoramento do Sr. Ministro da Viação, fizemos um projeto para um transporte a ser demorado, no prazo de 6 a 11 meses, com uma despesa prevista da ordem de 750 milhões de

cruzeiros, que permitiria o deslocamento inicial de trens com 600 toneladas de sal para serem embarcadas no porto de Natal, onde as condições seriam muito favoráveis, isso em comum acordo com as empresas transportadoras de sal, por via marítima. Contudo os produtores de sal de Macau, talvez mais os pequenos produtores, se levantaram e movimentaram em áreas que não sei quais sejam para dificultar o desenvolvimento da solução. Porque essa solução evoluiria dos trens de 600 toneladas para um trem unitário de mil toneladas, possibilitando duas mil toneladas/dia, que foi, possivelmente, o equacionamento da solução para esse problema. E o investimento para atingir essas duas mil toneladas/dia foi atingir a 400 milhões de cruzeiros. O investimento seria inferior àquele que qualquer outro tipo de solução envolveria. Com esse movimento havido, após a elaboração do projeto pela Rêde Ferroviária Federal, e o projeto que defendemos na SUDENE não só pessoalmente como através de outros colegas que colaboraram na éde de Administração Ferroviária Federal, acabamos verificar que a Comissão Especial do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico aboliu a solução ferroviária. E com isso acabou a solução que sugerímos, para adotar-se a solução telesférica. Não conheço a obra do investimento nem a fórmula técnica de resolver o problema com relação ao futuro, sobre as formas de conservação que era um dos problemas focalizados no momento. A verdade é que a Rêde continua possuindo uma linha que dá acesso à Macau, que envolve a necessidade de alguns pequenos investimentos inclusive algumas reformas de equipamentos para dar sequência a esses transportes.

Esses investimentos não foram conseguidos, e crou-se uma solução, já deferida por um órgão da administração do Governo, não muito encorajadora a outros investimentos naquela região, mesmo porque os recursos de investimentos da Rêde Ferroviária Federal não são amplos e devem ser destinados, exatamente, ao estritamente indispensável.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Ouvimos muita coisa a respeito da região centro e da região sul, mas quase nada a respeito do nordeste.

O SR. WALTER BODINE — Não se esqueceu a Rêde do Nordeste. O projeto a que me refiro é um estudo concreto e de realização próxima. Poderá passar às suas mãos esses estudos.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Perfeitamente. Muito obrigado.

Lá no Nordeste a falta de vagões e de locomotivas era grande. Ainda é no momento?

O SR. WALTER BODINE — Ainda é bastante grande. Com essa compra de 100 locomotivas — que está sendo objeto de concorrência e que será julgada ainda em novembro — o Nordeste terá a sua participação, mesmo porque nós reconhecemos que o problema de tração, de vagões, enfim, de material rodante é geral; não é um problema particular do Nordeste, e sim de toda a Rêde.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Já conclui as minhas perguntas e o Dr. Hélio já respondeu a todas. Desisto de fazer qualquer outra pergunta. Estou satisfeito de ver a orientação firme, decidida, de normalizar todos os defeitos que a Central apresenta. É claro que não poderão esses defeitos ser normalizados dentro de um ano e nem em dois anos, pois essa é uma situação não só da Central como de todas as empresas filiadas à Rêde. O que de-

preendo de todo esse esforço é que as empresas integradas na Rêde, dentro de pouco tempo estarão em condições de apresentar um transporte compatível com as necessidades do País, porque se não houver meio de transporte eficiente, o país não poderá progredir, continuará a ser muito mais subdesenvolvido do que é atualmente; não terá condições de acelerar suas exportações, que deverão atingir o índice mínimo de dois bilhões de dólares por ano, principalmente devido às nossas dívidas no exterior, juros, amortizações, enfim, o que temos a pagar e em virtude também das necessidades que são crescentes anualmente.

A sua Rêde precisa de muito produto importado?

Outro ponto: já estão sendo fabricadas locomotivas no Brasil?

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — As locomotivas elétricas e o grupo motor de tração das "diesel" elétricas estão sendo fabricadas em Campinas. E estamos inclinados a prosseguir.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — A KIRUP não fez?

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Esses grupos de motor de tração estão dando bons resultados; já foram testados e estão com índice técnico muito bom. É uma boa notícia para nós, porque não ficaremos na dependência tão grande, como estamos, da importação.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Há outro ponto em que gostaria de saber a orientação da Rêde: há eletrificação das Estradas de Ferro, mormente nos trechos de maior densidade? O assunto está sendo tratado ou não? O combustível, hoje, está muito caro, mesmo o óleo "diesel" tem subido constantemente. Não sei se a tarifa baixa de energia elétrica traria benefícios à Central.

O senhor talvez não tenha locomotivas a "fuel oil" ou a "diesel oil."

O SR. DR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — O problema da eletrificação está sendo cogitado inclusive o treinamento. O processo, na França, é mais avançado. Toda a nossa eletrificação é corrente contínua, que, hoje, é ultrapassada no mundo. O ideal é mudar para corrente alternada, inclusive para utilizar nos trechos onde houver disponibilidade de energia elétrica.

O SR. SENADOR JOSE' ERMIRIO (Relator) — Estou satisfeito. Agradeço aos Drs. Hélio Oliveira Melo e Walter Bodini todos os esclarecimentos prestados. Vemos, com satisfação, que estão com vontade de realizar muito, com decisão firme e decidida.

Nenhuma organização, pode se desenvolver a não ser com princípios técnicos, firmes e bem orientados. Já se foi o tempo de se fazer as coisas aéreamente. Hoje, temos que pensar seriamente num programa firme de transporte equilibrado. O país muito precisa de equilíbrio. E o seu problema mais sério é sem dúvida o transporte, já que a energia elétrica está sendo produzida em quantidade maior. Resta, portanto, que organizemos um transporte fabuloso, necessário a preços que, futuramente, possam concorrer com os caminhões que consomem quantidades enormes de combustível. Muito obrigado.

O SR. SENADOR ATTILIO FON-TANA — De pouca coisa terei que pedir esclarecimentos, depois de tão amplo relatório. Congratulo-me com o Diretor da Rêde Ferroviária Nacional e seus ilustres auxiliares pelo êxito que estão alcançando. Acompanhei de perto todos os esclarecimentos. Fui relator de uma Comissão especial que estabeleceu o transporte marítimo-ferroviário no Brasil. Tenho

acompanhado de perto o problema e verifico que, com relação ao deficit, por exemplo, que era muito grande, está decrescendo. Isto mostra que a solução está bem encaminhada.

Ouvei também a referência àquela importante estrada que ligará Pôrto Alegre a Lages e que deverá ficar pronta dentro de um ano, um ano e pouco. Espero que esse projeto se concretize, porque isso possibilitará a ligação do Sul ao Norte. Ainda há pouco, com aquelas enchentes, tivemos oportunidade de constatar as dificuldades porque passa o Rio Grande do Sul na questão de transportes. Se a estrada ficar pronta, as condições serão muito melhores.

Ouvei ainda com satisfação, que os vagões empregados são todos nacionais, de construção nacional.

O SR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — Todos.

O SR. SENADOR ATTILIO FON-TANA — Também as locomotivas diesel são construídas aqui?

O SR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — As diesel, não. Apenas as elétricas.

O SR. SENADOR ATTILIO FON-TANA — Desejaria abordar aqui um outro ponto: temos um projeto de lei em tramitação no Congresso, que visa a estabelecer a redução de 50% no transporte de fertilizantes, corretivos etc.

Aprovado no Senado está o projeto em estudo na Câmara dos Deputados, dependendo da apreciação do Plenário, com parecer favorável da Comissão de Transportes e contrário da Comissão de Finanças. É de minha iniciativa esse projeto.

Não tenho ligação alguma com fertilizantes, mas tenho estudado muito o assunto, pois a nossa preocupação é encontrar as verdadeiras soluções para os problemas.

A Rêde Ferroviária Federal tem como sua principal fonte de receita única fonte — o transporte, nós entendemos que para obter uma renda boa, que se verifica em outros países — há pouco vi num quadro apresentado aqui — para poder equilibrar a despesa e a receita, há necessidade de ter densidade de carga, mas esta só se pode conseguir se proporcionarmos aos nossos homens do campo as condições mínimas indispensáveis, fundamentalmente, o fertilizante.

Sou um homem bastante experiente nesse setor porque faço também fornecimento industrial da matéria-prima que vem dos campos e tenho obtido os melhores resultados, procurando elevar a produtividade dos homens do campo e, assim, tenho matéria-prima para as minhas indústrias.

Penso que, se a estrada de ferro restabelecesse o critério que existia antes da criação da Rêde Ferroviária Federal, de dar 50% de abatimento no transporte de fertilizantes, transporte em geral dos portos para o interior, quando o grosso de carga vem do interior para os portos, penso que seria um frete de retorno e estaria a estrada em condições de competir com o transporte rodoviário. Estariam, então, proporcionando condições de fornecimento, de desenvolvimento da produção agrária. A estrada de ferro teria maior volume de carga para transportar da zona de produção para os centros urbanos, e também para os portos.

Venho-me batendo muito pela aprovação desse projeto, e não sei como a Direção da Rêde Ferroviária Federal encararia o problema, se estaria, em princípio, de acordo com o pensamento de que devemos dar condições para o homem do interior. Essas condições, nos outros países em que estudamos a sua economia, constatamos que o Governo tem o maior interesse e procura, por todos os meios, fazer com que o produtor tenha não

sómente fertilizantes, mas tudo de que precisa para produzir no campo a preços acessíveis, pois importa em melhorar sua produção e, consequentemente, a alimentação do povo e a riqueza produzida nos campos.

Gostaria de ouvir de V. S^a se já tem opinião formada a respeito se já teve ocasião de estudar o assunto.

O SR. HELIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Realmente sobre Senador, tenho notícias deste projeto mas não terei ainda computado em detalhes.

O que posso dizer antes de pedir a colaboração do Superintendente Commercial é o seguinte, o problema foi muito bem colocado por V. Ex^a o que visa precipuamente é aumentar a densidade do tráfego principalmente o tráfego de retorno dos portos para o interior. Relativamente a fertilizantes que são ainda hoje produtos essencialmente de importação.

Não tendo lido ainda o projeto de V. Ex^a confesso que não sei bem os detalhes porque na verdade deve existir uma pauta para transporte desses produtos e uma redução de 50%, não vejo bem a finalidade prática porque a rigor o que acontece é o seguinte: a Rêde pede aos órgãos competentes, ao Conselho de Tarifas e Transportes do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, a fixação de suas tarifas e, depois, mediante acordos, convênios, ela fica autorizada a estabelecer tarifas especiais. Mas podemos considerar aquela aprovação preliminar como a aprovação de teto.

Ora, se a lei fala em redução de cinqüenta por cento, em relação às tarifas existentes, e a Rêde não estivesse, vamos dizer, convencida de que essa redução atenderia aos interesses — e falo assim com toda a franqueza — ser-lhe-ia fácil conseguir o aumento da tarifa da pauta, até um limite em que aquelas cinqüenta por cento fosse aquilo que a Rêde desejasse.

Assim sendo, Srs. Senadores, o fundamental no caso é que a Rêde analise esse problema com interesse não só para o incentivo da produção agrícola e também para o estímulo ao transporte e que sejam estabelecidas tarifas que possam competir com o sistema rodoviário, levando-se em conta principalmente essa questão do aproveitamento do tráfego de retorno. Esse aspecto do aproveitamento do tráfego de retorno é encarado permanentemente pelo sistema rodoviário, que faz verdadeiro "dumping" de preços. Quando, por exemplo, uma empresa rodoviária traz uma determinada carga para Brasília, ela, na sua volta, aceita qualquer tráfego de retorno, que é extatamento o que as nossas Estradas, às vezes, estão impossibilitadas de fazer, porque nosso sistema não tem tamanha flexibilidade.

Relativamente ao assunto fertilizantes e redução tarifária, gostaria de, em aditamento ao que declarei, francamente, fôsse ouvido o meu Superintendente.

O SR. WALTER BODINI — Desconheço o projeto em referência. O problema da tarifação de adubos e calcários em geral foi motivo de várias tomadas de posição de nossa parte, quando no exercício da Administração da Estrada de Ferro Sorocabana.

Por muito tempo, as ferrovias concediam abatimentos variados, de até 50% nas tarifas, a várias firmas. Chegou-se à conclusão de que a finalidade fundamental, princípio em que se baseia o nobre Senador, era, às vezes de turpada. A medida era para beneficiar o agricultor, mas no fim quem recebia o favor tarifário era um negociante, um atravessador, que transacionava com adubos, ou, então, as próprias empresas misturadoras de

matérias-primas para a fabricação do adubo.

Procuramos, na época, solucionar o problema. Criamos uns "vales de retorno" para o agricultor que despassasse certa quantidade de produtos agrícolas pelas ferrovias. Recebiam o "vale de retorno", para o transporte de determinada quantidade de adubos para as suas lavouras. De outra maneira, procuravam, também, vincular a concessão do abatimento, quando o adubo se destinasse comprovadamente ao agricultor.

Na ocasião, devo confessar, tivemos uma série de dificuldades.

Em todo caso as ferrovias, de um modo geral, se beneficiaram desta medida, uma vez que a maior produção dava maior volume de mercadoria transportada.

Seria paradoxal conceder abatimento para o transporte de adubo enquanto o produto agrícola transportado o fosse por um meio concorrente.

Há fórmulas de amarrar. O princípio do projeto não é de total desinteresse, desde que se consiga esses pontos de amarração.

Há um aproveitamento dos vagões da Rêde, principalmente o que se faz nos grandes centros de adubo, principalmente de adubo importado.

No seu caso específico todas as ferrovias deveriam fazer a concessão. A Rêde Ferroviária dava, mas a Estrada de Ferro São Paulo já não dava. E portanto uma medida desigual.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — Quero ressaltar, aqui, que desde a infância sou agricultor e, portanto, conheço bem os problemas inerentes à agricultura e à pecuária. Além disto, sou grande observador e viajando por países adiantados da Europa Ocidental e pelos Estados Unidos, verifiquei que um dos fatores por eles considerados dos mais importantes é o uso dos fertilizantes.

Não se usando fertilizantes, a terra esgota, o homem empobrece e desanima; seus filhos fogem para outras paragens; e zonas onde há boas estradas, serviço público etc., ficam abandonadas.

Assim, temos de levar em alta conta o problema dos fertilizantes.

Deverá o Governo adotar uma fórmula neste sentido. Seria aconselhável que, ao agricultor, o fertilizante chegasse por preço acessível, módnico econômico. De outro modo ele não poderá adquirir fertilizantes e, então, nada produzirá.

E uma das formas foram estudadas em outros países, por parte do Governo, foi a distribuição de fertilizantes.

De sorte que a Rêde Ferroviária Federal, que é uma empresa de economia mista, deve levar isto em consideração. Além do mais é uma das formas de aumentar a sua receita.

O que observamos no Brasil é que há regiões que têm esse benefício, e outras, que são mais próximas dos centros consumidores, não têm esse benefício, em virtude de suas terras terem uma produção escassa.

Ora, em vez de se fazer o transporte de longa distância, o objetivo seria tornar essas terras produtivas.

Quero agradecer esta oportunidade de ter tomado conhecimento que a Rêde Ferroviária Federal está melhorando. Estou vendo que o seu atual Presidente tem boas idéias, inclusive aquela de ter sempre presente o custo industrial. Para mim, que sou industrial, é ponto relevante, pois tenho o hábito de não trabalhar senão tendo em vista, o mais tardar cada 15 do mês seguinte, o resultado de custo de produção. Creio que, do contrário, vamos no escuro.

O SR. DR. HELIO DE OLIVEIRA MELLO — A respeito do assunto abordado, lembro-me de fato interessante. Temos um Diretor na Rêde,

Manoel Azevedo Leão, homem de grande conceito na indústria nacional. Foi diretor de Capuava por muito tempo. É um ferroviário histórico, homem de elevado conceito. Aliás, diga-se de passagem, foi convidado pelo Ministro Juarez Távora para o cargo que ocupou, mas é homem não muito moço e, possivelmente por esse fato, não aceitou o lugar que, posteriormente, veio às minhas mãos. Apelei para ele, que aceitou ser um dos Diretores da Rêde. Há cerca de dois meses, fez ele uma conferência muito interessante sobre fertilizantes, na Associação Comercial do Rio de Janeiro. Vou conseguir um exemplar desse trabalho e terei o prazer de enviá-lo a V. Ex^a. Quem sabe vai proporcionar uma troca de idéias, com a experiência que V. Ex^a tem, inclusive como militante, no assunto. Ele fez uma conferência comentada em todos os jornais — a qual eu não assisti, confesso, mas tive oportunidade de ler os comentários posteriores — abordando o problema de fertilizantes. Desse trabalho enviarei cópia a V. Ex^a. E, quanto ao problema, proteto com a nossa equipe examiná-lo com mais carinho tendo em vista os elevados intutos que V. Ex^a demonstra.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — Nossa preocupação é que o Brasil possa realmente produzir mais e melhor, de modo a ter excedentes que possam influir no equilíbrio da nossa balança comercial.

O SR. SENADOR SIGEFREDO PACHECO (Presidente) — Antes de encerrar os trabalhos da reunião de hoje, quero expressar ao Dr. Hélio, Presidente da Rêde, e ao Dr. Bodine, Superintendente da mesma Rêde em nome de Comissão e em meu nome próprio, a satisfação que tivemos de ouvi-los explanar o teorário para o qual foram convocados, com conhecimento, clareza, assim como, também, respondendo com muita clareza conhecimento as indagações dos Senhores Senadores sobre os assuntos pertinentes à Rêde Ferroviária Federal.

Quero confessar que o que mais preocupa os representantes do povo nas duas casas do Congresso Nacional é a situação da Rêde Ferroviária Federal, do Lôide e da Costela, pelos aumentos constantes dos déficits que pesavam consideravelmente no Orçamento da República e na economia do povo brasileiro.

Foi com indiferença alegria que ouvimos que esses déficits foram reduzidos consideravelmente, apesar da inflação, o que tornaria muito mais difícil a situação. Mas o trabalho profícuo, patriótico aliado ao conhecimento de causa, tem contribuído para que esses déficits estejam diminuindo bastante.

Certa vez tomei um trem no Rio de Janeiro e fui à Barra do Piraí, pagando, àquela ocasião, a importância de Cr\$ 2,50, por uma viagem de quase 100 km. Enquanto isso o caboclo lá do Piauí pagava quase que Cr\$ 200,00 para percorrer percurso idêntico. Ficava revoltado com tal disparidade, anda mais se levarmos em conta que o operário do sul, por exemplo, tem toda assistência médica e hospitalar, ao passo que o nosso caboclo lá do Piauí nunca teve tal assistência.

A Revolução tem melhorado muito essa situação. Hoje, o usuário está pagando o custo real à Nação, na questão de transporte pela Estrada de Ferro.

De forma que, também neste setor é grande a nossa satisfação, ao constatarmos que hoje se trabalha na Rêde Ferroviária Federal. Até 31 de março de 1964, eu tinha a impressão de que a Estrada de Ferro Leopoldina parava mais do que trabalhava. Era

rara a semana em que ela não estava em greve. E sempre tinha razão os operários. Era espantoso também o modo como o Governo atendia às repetidas solicitações da Leopoldina. A Central do Brasil também entrava em greve, mas não no ritmo da Leopoldina. Agora, não mais ouvi falar nisso. Havia falta de disciplina, de organização, no sentido de que se trabalhasse patrioticamente.

Tudo isso que ouvimos nos traz a convicção de que, de fato, a nova Direção da Rêde Ferroviária Federal está imprimindo um ritmo patriótico de desenvolvimento. Quero, pois, reiterar o Diretor e seus auxiliares por toda esta vitória, que não é só da Rêde mas do Brasil inteiro.

Estão encerrados os trabalhos.
(Levanta-se a reunião às 17 horas e 30 minutos.)

DADOS A QUE O DEPOENTE FEZ REFERÊNCIA NO CURSO DA SUA EXPLANAÇÃO.

RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.

3.1 — Comparações das tarifas aplicadas no transporte de matérias-primas minerais e produtos agropecuários nacionais exportáveis, em março de 1964 e em outubro de 1965.

(Frete por tonelada)

1 — CAFÉ

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
RVPSC	754	6.440	17.460	171
EPSJ	74	1.700	3.390	99
EFCB	428	2.120	11.460	441
EFL	384	4.890	10.560	116
VFCO	533	4.390	13.520	298

2 — MILHO

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
RVPSC	366	2.670	7.210	170
EPSJ	167	2.360	4.280	81

3 — LARANJA

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
EPSJ	167	2.100	3.727	77

4 — ÁCUCAR

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
EPSJ	167	3.040	4.730	56
RFN	170	1.640	4.730	188

5 — ALGODAO

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
EHSJ	55	1.240	2.640	113

10 — SOJA

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
VFRGS	656	3.970	12.590	217

6 — MINÉRIO DE FERRO

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
EFCB	575	2.040	5.540	172

7 — FERRO GUSA

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
VFCO	687	3.779	6.876	82
EFNOS	1.352	2.921	9.464	324
EFCB	563	2.400	6.700	179

8 — MADEIRAS

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
RVPSC	419	3.430	7.200	110
EFNOS	996	6.010	11.450	91

9 — MATE

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
RVPSC	380	2.310	5.616	142

11 — ARROZ

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
VFRGS	-	487	3.240	9.950
VFCO	713	5.370	13.450	150

12 — MINÉRIO DE MANGANESE

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
VFFL	896	2.300	6.820	197

13 — CARNES CONGELADAS

ESTRADA	Percorso médio km	TARIFAS APLICADAS		Aumento percentual
		Em março de 1964	Em outubro de 1965	
EFNOS	281	3.390	6.744	99

Notas:

1) A Rede Ferroviária Federal S. A., por intermédio da V. F. Rio Grande do Sul, manteve ajuste de fretes para transporte de mercadorias diversas, em lotação de vagão, ao frete fixo de Cr\$ 13 por quilo, no percurso Porto Alegre-Uruguaiana, tratando-se de mercadorias destinadas à exportação.

2) Nos quadros comparativos acima, não foram computadas as parcelas de fretes relativos à taxa "Ad valorem" (1,02% do valor das mercadorias), que em março de 1964 ainda eram cobradas em separado.

Assim sendo, os aumentos percentuais estão apresentados em valores superiores ao que representariam os aumentos realmente efetivados.

5.2 — Atual posição tarifária, na RFFSA, das principais mercadorias que se destinam à exportação
Por tonelada

1) PORTO DE SANTOS

Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (através da E. F. Sorocabana).

MERCADORIAS	Percursos médios Km	Valor das mercadorias Cr\$	Tarifas gerais Cr\$	Tarifas especiais Cr\$	Incidências do frete sobre o valor	
					Tarifa geral %	Tarifa especial %
Café	333	666.600	9.220			
Milho	333	71.660	7.510	6.780	1,4 10,5	9,5

Estrada de Ferro Santos a Jundiaí

MERCADORIAS	Percursos médios Km	Valor das mercadorias Cr\$	Tarifas gerais Cr\$	Tarifas especiais Cr\$	Incidências do frete sobre o valor	
					Tarifa geral %	Tarifa especial %
Care	167	666.600	5.630		0,8	
Laranja	167	666.600	4.230	3.024	4,3	3,2
Açúcar	167	217.850	4.730		2,2	
Algodão	167	826.660	4.730		0,6	

2) PORTO DO RIO DE JANEIRO

Estrada de Ferro Central do Brasil

MERCADORIAS	Percursos médios Km	Valor das mercadorias Cr\$	Tarifas gerais Cr\$	Tarifas especiais Cr\$	Incidências do frete sobre o valor	
					Tarifa geral %	Tarifa especial %
Minério de ferro	575	15.725 (FOB)	10.050	4.540	63,9	35,2

3) PORTO DE ANGRA DOS REIS

Viação Férrea Centro-Oeste

MERCADORIAS	Percursos médios Km	Valor das mercadorias Cr\$	Tarifas gerais Cr\$	Tarifas especiais Cr\$	Incidências do frete sobre o valor	
					Tarifa geral %	Tarifa especial %
Ferro Gusa	668	90.000	11.310	8.417	12,6	9,4

4) PORTO DE PARANAGUA
Réde de Viação Paraná-Santa Catarina

MERCADORIAS	Percursos médios Km	Valor das mercadorias Cr\$	Tarifas gerais Cr\$	Tarifas especiais Cr\$	Incidências do frete sobre o valor	
					Tarifa geral %	Tarifa especial %
Café	682	666.600	21.760	—	3,3	—
Milho	982	71.666	17.470	16.140	24,4	22,5
Madeira	428	25.000	9.250	7.340	37,0	29,4
Mate	425	126.000	9.250	6.715	7,3	5,3

5) PORTO DO RIO GRANDE
Viação Férrea do Rio Grande do Sul

MERCADORIAS	Percursos médios Km	Valor das mercadorias Cr\$	Tarifas gerais Cr\$	Tarifas especiais Cr\$	Incidências do frete sobre o valor	
					Tarifa geral %	Tarifa especial %
Soja	711	158.300	13.450	—	8,5	—
Arroz	486	225.000	9.950	8.650	4,4	3,8

6) PORTO DO RECIFE
Réde Ferroviária do Nordeste

MERCADORIAS	Percursos médios Km	Va or das mercadorias Cr\$	Tarifas gerais Cr\$	Tarifas especiais Cr\$	Incidências do frete sobre o valor	
					Tarifa geral %	Tarifa especial %
Açúcar	151	217.850	4.380	—	2,0	—

7) PORTO DE SAO ROQUE
Viação Férrea Federal Leste Brasileiro

MERCADORIAS	Percursos médios Km	Va or das mercadorias Cr\$	Tarifas gerais Cr\$	Tarifas especiais Cr\$	Incidências do frete sobre o valor	
					Tarifa geral %	Tarifa especial %
Minério de Manganês	665	79.550 (FOB)	11.310	—	14,2	—

Observações.

1) As tarifas especiais de redução que gozam algumas mercadorias constantes dos quadros acima, resultam de ajustes de fretes celebrados com exportação, uma vez que ainda é mais econômico do que se feita pelo Porto exportadoras e, ainda, de orientação governamental visando o incentivo da exportação.

vendo assim necessidade de duas trabalhosas baldeações.

Esse sistema vem sendo utilizado como contribuição da ferrovia a essa exportação.

3) Nas contribuições da RFFSA para o incentivo das exportações, des-

O transporte de minério de manganês, para a exportação, é feito tacamis, também, o minério de ferro, o ferro gusa e o milho, cuja tarifação pelo Porto de São Roque, com grandes dificuldades, uma vez que exige dos fretes especiais, com aceitável redução sobre a tarifa geral, tendo sido abertos ferroviários (um inicial na Leste Brasileiro e um terminal na praticamente mantidos os fretes anteriores ao último reajuste tarifário, Nazaré), com um percurso intermediário realizado em rodovia, ha-fári, realizado em junho do ano em curso.

RÉDE FERROVIARIA FEDERAL S.A.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

DEPARTAMENTO DE TRÁFEGO

PREVISÃO DOS TRANSPORTES NO QUINTUENIO 1963 A 1967

1) Preliminares

Num país, como o Brasil, que se acha na fase violenta de um desenvolvimento de caráter geral, os diferentes índices anuais de crescimento não apresentam, de um modo geral, uma constância de variação que permita uma segurança previsão dos valores da realidade futura.

Nesse caso, em se tratando de previsões que visam o atendimento às necessidades do desenvolvimento, se impõe, no mínimo, o critério de adoção dos mais altos índices obtidos acrescidos da média das diferenças de seus valores nos diversos períodos observados.

Na previsão de transportes, notadamente ferroviários, além de tal método, deve considerar, em separado, as suas diferentes categorias, como de passageiros, encomendas, animais e mercadorias, destacando-se nestas, tanto quanto possível, as correntes de mais pronunciada influência.

Sob tal aspecto procuramos, no presente trabalho, objetivar a previsão dos transportes da E.F.C.B., considerados nas seguintes categorias:

- a) Passageiros de subúrbios;
- b) Passageiros de interior;
- c) Encomendas e bagagens;
- d) Animais;
- e) Mercadorias em geral (excluído minério de ferro);
- f) Minério de ferro.

II) Previsão dos transportes em unidades úteis de tráfego

1. — Passageiros de subúrbios
Unidade — passageiros — quilômetro

1.1. — Índice de crescimento

Os dados estatísticos do período de 1958 a junho de 1962 indicam índices anuais crescentes para esse transporte, cujos valores máximos determinados pelo critério que, inicialmente, apontamos são:

Rio de Janeiro	9%
São Paulo	15%
Belo Horizonte	12%
Juiz de Fora	8%

1.2. — Adotados esses coeficientes e tomando-se por base os resultados obtidos em 1961, obtém-se a seguinte previsão para o quinquênio 1963 a 1967.

Mil passageiros — quilômetro

	1963	1964	1965	1966	1967
Rio de Janeiro	6.962.115	7.588.705	8.271.689	9.016.141	9.827.593
São Paulo	1.323.537	1.532.067	1.861.677	2.140.929	2.462.068
B. Horizonte	97.082	108.732	121.780	136.394	142.761
Juiz de Fora	33.057	35.702	38.558	41.643	44.972
Total	8.415.791	9.265.206	10.293.704	11.335.107	12.477.391

2. — Passageiros do interior (noturnos, rápidos e expressos)

2.1. — Índice de crescimento

A comparação dos resultados estatísticos de 1958 a junho de 1962 indica o índice de crescimento máximo de 10% ao ano.

2.2. — Com base nesse coeficiente de crescimento, obtém-se a seguinte previsão:

Mil passageiros — quilômetro

	1963	1964	1965	1966	1967
Passageiros de trens de longo percurso	2.166.679	2.383.347	2.621.681	2.883.850	3.172.235

3. — Encomendas e bagagens

3.1. — Índice de crescimento

Os elementos estatísticos de 1958 a junho de 1962 indicam o índice máximo de crescimento de 7% ao ano.

3.2. — A previsão, na base desses coeficientes será pois de:

Mil toneladas — quilômetros úteis

	1963	1964	1965	1966	1967
Bagagens e Encomendas	23.138	24.757	26.490	28.345	30.320

4. — Animais

4.1. — Índice de crescimento

De todos os transportes da Central, o de menor índice de crescimento é o referente a animais, em decorrência mais da falta de material rodante para tal fim, do que do desenvolvimento da indústria de frigoríficos no país que se encontra muito longe de atender o abastecimento de carne aos grandes centros.

Intelijitamente o arcálico, desumano e deficitário transporte de gado em pé se apresenta, nos dados estatísticos, com um acréscimo de 3% ao ano.

4.2. — Em virtude da quase nula perspectiva de um surto de desenvolvimento do transporte de carnes frigorificadas, somos forçados a estabelecer a seguinte previsão para o transporte de gado em pé, na base do 3% índice de crescimento.

Mil toneladas — quilômetros úteis

	1963	1964	1965	1966	1967
Animais	122.298	125.967	129.746	133.638	137.547

5. — Mercadorias (excluído minério de ferro)

5.1. — Índice de crescimento

O grande surto de desenvolvimento industrial que se opera nas zonas servidas pela Central e das suas melhorias, de linhas, de equipamento e de métodos de operação, vem resultando num crescente aumento da demanda de transportes a longas distâncias. Assim é que, de ano para ano, do aumento da tonelagem útil e da distância média do transporte vem resultando números cada vez maiores de toneladas-quilômetros úteis.

Excluido o transporte de minério de ferro que será apreciado em separado, os dados estatísticos, de 1958 a junho de 1962, indicam para as demais mercadorias o estabelecimento, segundo critério inicialmente citado, de um coeficiente de crescimento de 12% ao ano.

5.2. — Com base nesse coeficiente a previsão para o quinquênio 1963 a 1967 será:

Mil toneladas — quilômetros úteis

	1963	1964	1965	1966	1967
Mercadorias excluído minério de ferro	2.558.978	2.866.056	3.209.982	3.595.180	4.026.000

6. — Minério de Ferro

6.1. — Desenvolvimento

6.1.2. — Minério de ferro para a Companhia Siderúrgica Nacional.

A deficiência que hoje se verifica nas operações de carga e descarga e o insuficiente número de vagões limita o transporte de minério de ferro, no corrente ano, ao máximo de 1.700.000 toneladas.

Admitindo-se melhoria de operação de carga e descarga e a sição de vagões por parte da C.S.N., o transporte de minério de ferro poderá atingir, no fim do quinquênio 1963-1967 as necessidades de sua expansão ou sejam 2.800.000 toneladas.

O crescimento desse transporte deverá pois ser de 220.000 toneladas por ano.

Assim o transporte de minério da ferro para C.S.N. no quinquênio será de:

T O N E L A D A S

	1963	1964	1965	1966	1967
C. S. N.	1.920.000	2.140.000	2.360.000	2.580.000	2.800.000

6.1.3 — Minério de ferro para exportação pelo Porto do Rio de Janeiro.

As dificuldades de toda ordem que se encontram no Cais de minério do Porto do Rio de Janeiro, desde as decorrentes do seu desparelhamento, até as de caráter administrativo, têm impedido que o transporte de minério de ferro para exportação tenha um fluxo constante até mesmo com um dilatado ciclo dos vagões, sendo comum a Central deixar de transportar por mês, 40 a 60 mil toneladas em virtude da retenção de seus vagões no Cais do Porto. No corrente ano, esse transporte, no máximo, poderá atingir a 1.440.000 toneladas. Admitindo-se todavia, que o Porto seja reaparelhado convenientemente e que seja estabelecida uma regularidade de operação, será possível, no fim do quinquênio, se alcançar a exportação máxima de 5.000.000 de toneladas já prevista para a «COSIGUA».

O crescimento anual deverá pois ser de 712.000 toneladas. Assim o transporte de minério de ferro para a exportação pelo Porto do Rio de Janeiro deverá ter a seguinte evolução:

T O N E L A D A S

	1963	1964	1965	1966	1967
Exportação pelo Porto do Rio de Janeiro	2.152.000	2.864.000	3.576.000	4.288.000	5.000.000

6.1.4 — Minério de ferro para a «COSIPA»

A implantação de uma Companhia Siderúrgica em São Paulo, de grande invergadura a «COSIPA» exigirá um transporte de minério de ferro pela Central do Brasil de até 1.500.000 toneladas anuais no fim do quinquênio 1963-1967 com mínimo inicial de 600.000 toneladas. Desta forma esse transporte deverá ter a seguinte evolução:

T O N E L A D A S

	1963	1964	1965	1966	1967
COSIPA	600.000	900.000	1.150.000	1.350.000	1.500.000

6.1.5 — Minério de Ferro para as pequenas siderúrgicas nacionais (Indústria Nacional)

O transporte de minério de ferro para as pequenas siderúrgicas (Indústria Nacional), no corrente ano, atingirá a 540.000 toneladas.

A expansão dessas pequenas siderúrgicas atingirá no máximo, no fim do quinquênio 1963-1967, a 1.000.000 toneladas anuais. O seu crescimento pode pois ser tomado como de 92.000 toneladas por ano.

A evolução desse transporte será pois:

T O N E L A D A S

	1963	1964	1965	1966	1967
Indústria Nacional ..	632.000	724.000	816.000	908.000	1.000.000

6.1.6 — Minério de ferro para exportação pelo futuro Porto de Santa Cruz para a «COSIGUA».

Nos planos de desenvolvimento do Estado da Guanabara está prevista a construção do Porto de Santa Cruz e a instalação da «COSIGUA». Esta, inicialmente, será atendida pelo Porto do Rio de Janeiro com a quota de 600.000 toneladas anuais.

Segundo os estudos, o transporte para o Porto de Santa Cruz deverá ser iniciado em 1964 e atingir, até 1967, a sua capacidade que será de 4.000.000 de toneladas anuais.

Assim, o desenvolvimento desse transporte deverá ser:

T O N E L A D A S

	1964	1965	1966	1967
Exportação Santa Cruz	1.000.000	2.000.000	3.000.000	4.000.000

6.2. — Previsão das toneladas-quilômetro úteis no transporte de minério de ferro.

6.2.1 — Distâncias médias.

As distâncias médias dos transportes de minério de ferro, em função das suas procedências e destinos são:

Quilômetros

Para C. S. N.	425
Para exportação pelo Porto do Rio de Janeiro	550
Para a «COSIPA»	850
Para a Indústria Nacional	780
Para exportação pelo Porto de Santa Cruz	550

6.2.2 — Consideradas as toneladas úteis previstas e as distâncias médias, obtém-se a seguinte previsão das toneladas quilômetro úteis nos transportes de minério de ferro.

Mil toneladas — quilômetro úteis

DESTINO	1963	1964	1965	1966	1967
C. S. N.	816.000	909.500	1.003.000	1.096.500	1.190.000
Exportação pelo Porto do Rio de Janeiro	1.183.600	1.575.200	1.966.800	2.358.400	2.750.000
COSIPA	516.000	765.000	977.500	1.147.500	1.275.000
Indústria Nacional ..	492.960	564.720	636.480	708.240	780.000
Porto de Santa Cruz	—	550.000	1.100.000	1.650.000	2.200.000
TOTAL	3.008.560	4.364.420	5.683.780	6.960.640	8.195.000

III — Previsão da Intensidade de Tráfego

7. — Intensidade de tráfego no quinquênio

Como a intensidade de tráfego se mede por toneladas-quilômetro brutos, necessário se torna exprimir nessa unidade os valores dos diversos tipos de transportes, já calculados.

Assim, há que se converter os passageiros-quilômetro e as toneladas úteis obtidas, em toneladas-quilômetro brutos.

7.1. — Conversão de passageiros-quilômetro em toneladas-quilômetro brutos.

7.1.1 — Passageiros de subúrbios.

Levando-se em conta os tipos de composições, a tonelagem de tara por passageiro e o peso médio de 70 quilos por viajante, os

diferentes números de passageiros-quilômetro produzem os seguintes valores em toneladas-quilômetro brutas convertidas:

Mil toneladas-quilômetro brutas convertidas

TRECHOS	1963	1964	1965	1966	1967
Rio de Janeiro	2.790.497	3.041.642	3.315.390	3.613.775	3.939.015
São Paulo	748.282	860.524	989.603	1.138.043	1.309.749
Itiz de Fora	34.838	37.625	40.635	43.866	47.392
Belo Horizonte	49.846	55.827	62.526	70.027	78.430

7.1.2 — Passageiros do interior

Considerando o valor médio de toneladas de tara por passageiro, o peso de 70 quilos por indivíduo e 30 quilos a que cada viajante tem direito sem despacho, os passageiros-quilômetro obtidos, produzirão os seguintes valores de toneladas-quilômetro brutas por trecho:

Mil toneladas-quilômetro brutas convertidas

TRECHOS	1963	1964	1965	1966	1967
D. Pedro II B. Pirai }	408.918	449.810	494.791	544.270	598.697
B. Pirai Lafaiete }	482.318	530.550	583.605	641.965	706.162
Lafaiete B. Horizonte }	359.000	394.900	434.390	477.829	525.612
B. Pirai Roosevelt }	781.866	860.053	946.058	1.040.664	1.144.730
Lafaiete Burnier }	3.705	4.075	4.483	4.931	5.424
B. Horizonte M. Azul e ramais }	410.030	551.330	496.463	546.109	600.721
Linha aux. }	84.845	93.329	102.662	112.928	124.221

7.1.3 — Encomendas e bagagens

Observando-se que a relação entre toneladas brutas úteis nesse tipo de transporte é de 5,3, as toneladas-quilômetro úteis obtidas,

produzirão os seguintes valores de toneladas-quilômetro brutas por trecho:

Mil toneladas-quilômetro brutas

TRECHOS	1963	1964	1965	1966	1967
D. Pedro II B. Pirai }	16.844	17.883	19.285	20.635	21.079
B. Pirai Lafaiete }	36.095	58.321	41.324	44.218	47.313
Lafaiete B. Horizonte }	19.251	20.438	22.583	23.583	25.234
Lafaiete Itabirito } ...	2.888	3.066	3.306	3.537	3.785
B. Pirai Roosevelt }	31.283	33.211	35.814	38.322	41.005
Linha auxiliar }	361	383	413	442	473
Ramal Nova Era, Ponte Nova até Ge- neral Carneiro }	2.767	2.938	3.168	3.390	3.627
B. Horizonte até M. Azul e ramais }	20.829	11.496	12.397	13.265	14.194
7.1.4 — Animais					
A relação entre toneladas-brutas e úteis, nesse transporte é de 3.					
Assim as toneladas-quilômetro brutas nos diversos trechos, são:					
<i>Mil toneladas-quilômetro brutas</i>					
TRECHOS	1963	1964	1965	1966	1967
D. Pedro II B. Pirai }	40.358	41.560	42.816	44.100	45.423
B. Pirai Lafaiete }	110.068	113.370	116.771	120.274	123.882
Lafaiete B. Horizonte (Paraopeba) }	51.365	52.906	54.491	56.118	57.897
B. Pirai Roosevelt }	44.027	45.358	46.708	48.110	49.553
Ramal Nova Era até Ge- neral Carneiro }	29.315	30.232	31.139	32.084	33.035
B. Horizonte M. Azul e Ramais }	91.761	94.475	97.309	100.228	103.156

7.1.5 — Mercadorias excluído minério de ferro

Nesse transporte, a relação média entre toneladas brutas e úteis é de 2.1. Considerado esse valor, e observada a circulação nos diversos trechos, as toneladas-quilômetro brutas produzidas, são:

Mil toneladas-quilômetro brutas

TRECHOS	1963	1964	1965	1966	1967
Marítima					
B. Piraí	703.719	788.165	880.620	980.795	1.088.650
B. Piraí	1.801.520	2.017.705	2.253.107	2.509.915	2.786.025
Lafaiete					
B. Horizonte	900.770	1.008.851	1.126.554	1.254.658	1.392.513
Lafaiete					
Itabirito	112.595	126.106	141.819	158.807	176.064
B. Piraí	1.463.735	1.639.384	1.931.650	2.139.494	2.363.833
São Paulo					
L. Auxiliar	16.889	18.916	21.123	23.571	26.160
Ramal Nova Eira até G. Chacrairo	123.854	138.917	154.301	172.187	191.170
Sabará					
Itabirito	101.335	113.495	127.080	141.626	157.235
Ramal Ponte Nova	8.030	9.080	10.132	11.270	12.506
B. Horizonte M. Azul e Rhinaias	398.647	444.904	496.474	552.236	613.047

7.1.6 — Minério de Ferro

Considerados os tipos de vagões utilizados nesse transporte, a relação entre toneladas brutas e úteis tem os seguintes valores:

Em vagões da C.S.N.	1.5
Em vagões tipo «GREGG»	1.7
Em vagões abertos	1.8

Com base nesses valores, serão produzidas no quinquênio 1963-1967 as seguintes toneladas-quilômetro brutas por trecho:

Mil toneladas-quilômetro brutas

TRECHOS	1963	1964	1965	1966	1967
Araré					
B. Piraí	399.966	555.894	691.625	827.353	961.080
Porto S. Cruz	—	187.004	374.000	361.000	748.000
B. Piraí					
B. Piraí	2.912.762	4.314.392	5.594.420	6.873.784	8.058.350
Lafaiete					
Lafaiete	704.226	1.097.435	1.464.229	1.821.633	2.148.920
B. Horizonte					
Lafaiete	57.333	80.335	100.306	120.278	140.250
Itabirito					
B. Piraí	824.237	1.076.787	1.300.692	1.491.563	1.614.100
São Paulo					

IV — Previsão do material rodante e de tração necessários

8. — Uma vez determinadas as principais unidades de tráfego e conhecidos os característicos de cada tipo de transporte e seus coeficientes médios de circulação, se poderá deduzir as quantidades necessárias de material rodante e de tração.

8.1. — Subúrbios elétricos (unidades elétricas necessárias)

Conhecidos os números de passageiros-quilômetro e observando-se que a distância média ponderada desse tipo de transporte é de 30 quilômetros no Rio de Janeiro, vinte em São Paulo e 10 em Belo Horizonte, uma simples divisão determina o número de passageiros por unidade em cada uma dessas cidades.

Fixando-se em 150 a média de passageiros por carro, o que é razoável, e estabelecendo-se para o Rio e São Paulo composições de carros ou seja 3 unidades e para Belo Horizonte de 6 carros ou 2 unidades, obtém-se os seguintes valores médios de passageiros:

Rio de Janeiro	1.350
Belo Horizonte	900

Dividindo-se então o número de passageiros por ano por estes valores, se chegará ao conhecimento do número de trens por ano em cada subúrbio. Considerando-se por outro lado, os percursos médios para as maiores distâncias em cada subúrbio elevando-se em conta que a retenção das composições para a conservação representa 20% do ano, se conclui que cada composição poderá fazer os seguintes números de viagens:

Rio de Janeiro	2.758
São Paulo	3.796
Belo Horizonte	4.175

Finalmente, a divisão do número de trens por ano, por estes valores dará, para cada subúrbio, o número de composições necessárias. No Rio de Janeiro e em São Paulo o número de unidades elétricas necessárias será o produto dos seus números de composições por 3 e em Belo Horizonte será o seu número de composições multiplicado por 2.

Com a aquisição de unidades elétricas demanda em tempo certo será se calcular a necessidade na base do último ano do quinquênio, ou seja 1967.

Aplicando-se assim o critério de cálculo indicado, as unidades elétricas necessárias aos transportes de subúrbios, relativamente ao ano de 1967, serão:

9.827.593.000 x 3	
Rio de Janeiro	= 266 unidades
30 x 1.350 x 2.758	
2.462.068.000 x 3	
São Paulo	= 72 unidades
20 x 1.350 x 3.796	
142.761.000 x 2	
Belo Horizonte	= 8 unidades
10 x 900 x 175	

8.1.1 — Unidades elétricas à serem adquiridas

Considerando-se que a existência de unidades elétricas nos subúrbios em condições de tráfego é de 120 no Rio de Janeiro, 33 em São Paulo e 5 em Belo Horizonte, se conclui que a necessidade de compra será de:

Rio de Janeiro	266	—	120	—	146 unidades
São Paulo	72	—	33	—	39 unidades
B. Horizonte	8	—	5	—	3 unidades
Total					248 unidades

Como sejam eletrificados os subúrbios de Juiz de Fora, um cálculo análogo, indica que o número de unidades elétricas necessárias ao seu atendimento será de 4, para formação de composição de uma unidade.

Desta forma o total a ser adquirido, será de 252.

8.2. — Carrros de passageiros

Considerados, o aumento previsto no transporte de passageiros do interior, o avançamento da bitola larga em demanda à Brasília e os percursos totais das diversas categorias de trens como D, N, R e S, se verificará facilmente que, para o transporte na base do previsto para 1967, serão necessárias as seguintes aquisições:

Carrros de bitola larga (1,60)

Carros de 1ª classe «BUDD»	9
Carros restaurantes «BUDD»	3
Carros de correio e bagagem «BUDD»	3
Dormitórios (de cabines) «BUDD»	9
Carros de 1ª classe de aço, tipo comum	26
Carros de 2ª classe de aço, tipo comum	18
Carros de restaurante de aço, tipo comum	6
Carros dormitório de aço, tipo comum	12

Carros de bitola estreita (1,00m)

Carros de 1ª classe de aço, tipo comum	18
Carros de 2ª classe de aço, tipo comum	12
Carros restaurante de aço, tipo comum	4
Carros dormitório de aço, tipo comum	6

— Vagões

De acordo com a previsão dos transportes inicialmente feita, se deverá focalizar as necessidades dos vagões correspondentes. Em outras palavras, se deverá estabelecer as quantidades precisas de vagões para animais (gaiolas), para mercadorias em geral (abertos e fechados) e para minério de ferro (gôndolas).

1.1 — Vagões para animais (gaiolas)

Levando-se em conta, a intensidade do tráfego calculada, as distâncias médias desse transporte, o peso médio de um animal, o número de especiais de gado que hoje circulam e as capacidades das gaiolas, fácil é de verificar, que em 1967 quando a bitola larga já tiver atingido a estação de Corinto, as necessidades de gaiolas para atendimento desse transporte serão:

Bitola larga	449 gaiolas
Bitola estreita	210 gaiolas

Atendendo-se que existem na bitola larga 329 e na bitola estreita 169, as necessidades de compra para 1967 serão:

Bitola larga	120 gaiolas
Bitola estreita	41 gaiolas

1.2 — Vagões para mercadorias em geral (abertos e fechados) com exceção dos de minério de ferro

Na previsão que hora se estabelece, desde logo, convém se frisar que devem ser eliminados como inadequados ao transporte, todos os vagões de estrado de madeira e os de pequena tonelagem. Assim, a existência aproveitável para o trânsito é:

Na bitola larga

Abertos	1.182 vagões
Fechados	1.670 vagões
Pranchas	354 vagões

Na bitola estreita (inclusive linha auxiliar)

Abertos	939 vagões
Fechados	687 vagões
Pranchas	249

E' preciso se notar que o atual baixo aproveitamento desse material rodante que, muitas vezes, se apresenta aparentemente insuficiente para o atendimento à demanda atual tem a sua principal e única razão, nas péssimas condições dos pontos de baldeio e dos grandes terminais onde o tempo correspondente ao custo inicial do transporte, isto é, aquele em que os vagões ficam a disposição, para operação de carga ou descarga é por demais excessivo, resultando daí, um ciclo de rotação excessivamente demorado.

Uma vez construídos novos terminais e pátios funcionais de baldeação dotados de equipamentos adequados para as operações de carga, descarga e baldeação, de um modo geral se poderá aumentar de até três vezes o rendimento de atual frota de vagões (excluídos os de transportes de minério).

Não se levando em conta a melhoria dos pontos de baldeação e dos terminais, o aumento da demanda de transporte previsto para 1967, importação num acréscimo de 76% do número de vagões abertos, fechados e pranchas.

Forçoso é poi se admitir que sejam executados, de imediato, obras de remodelação dos pátios terminais e de baldeação e que os mesmos tenham as suas operações mecanizadas.

Partindo-se desse princípio e considerando-se o aumento de transporte previsto e o círculo corrigido, para cada tipo de vagão, as necessidades de aquisição para seguro atendimento e demanda relativa ao ano de 1967, serão:

Bitola larga

Abertos	330 vagões para 70 ton. de lotação
Fechados	360 vagões para 54 ton. de lotação
Pranchas	100 vagões para 54 ton. de lotação

Na bitola estreita, levando-se em conta o avanço da bitola larga para o Sertão Mineiro, o mesmo critério indica as seguintes necessidades de aquisição para 1967.

Abertos	220 vagões de 40 ton. de lotação
Fechados	250 vagões de 40 ton. de lotação
Pranchas	85 vagões de 40 ton. de lotação

1.3 — Vagões para minério de ferro

a) Vagões da C.S.N.

Melhoradas as condições de carga e descarga da C.S.N., o máximo de tonelagem anual que os seus 344 vagões existentes permitem transportar é de 1.800.000. Adotados, o ciclo para essa produção e o mesmo coeficiente de imobilização, para o transporte previsto para 1967 serão precisos, mais 200 vagões do mesmo tipo. Como na C.S.N. a tendência, ao que parece, é adquirir vagões do tipo «HEPPER-CARS», de 75 toneladas de lotação, para aproveitamento no aumento de transporte de calcário, a quantidade necessária será de 250 vagões.

b) Vagões para exportação pelo Porto do Rio de Janeiro e Porto de Santa Cruz

A frota hoje empregada na Central, no transporte de minério para o Porto do Rio de Janeiro se compõe de 534 vagões tipo «GREG», tendo 450 de 60 toneladas de lotação e 84 de 70 toneladas. Estudos já feitos na Estrada demonstraram que havendo capacidade de descarga rápida no Cais do Porto, essa frota permitiria o transporte de 2.400.000 toneladas anuais. Para os 9.000.000 de toneladas anuais, previstas para 1967, sendo 5.000.000 pelo Porto do Rio de Janeiro e

4.000.000 pelo Porto de Santa Cruz, considerando-se o mesmo ciclo médio e o coeficiente de 10% de imobilização, a aquisição será de 1.500 vagões de 72 toneladas de lotação e 22 de tara. Como no custo do transporte, é de capital importância se diminuir, sempre que possível, a relação entre toneladas brutas e toneladas úteis, é mais aconselhável se adotar o tipo de vagão de 90 toneladas de lotação e 22 de tara que produz a relação 1.49, enquanto que o primeiro tipo produz 1.61. Nesse caso a aquisição seria de 1.200 vagões.

c) Vagões para o transporte para a «COSIPA»

Estabelecidas que sejam pela «COSIPA» condições eficientes de carregamento e, principalmente, de descarga em São Paulo o número máximo de viagens que, um vagão poderá fazer por mês, da jazida ao ponto de descarga, é de 4. Neste caso, para o transporte de tonelagem prevista para 1967, serão necessários, 478 vagões de 72 toneladas de lotação ou 382 vagões de 90 toneladas de lotação.

d) Vagões para a Indústria Nacional (pequenas siderúrgicas).

A frota de que dispõe hoje a Central para o atendimento desse transporte se compõe de 197 vagões DL «ATHUM» de 50 toneladas de lotação e 140 vagões DL «SANTA MATILDE» de 60 toneladas de lotação.

Deduzindo-se as imobilizações para conserva, essa frota se manterá, em 170 DL «ATHUM» e 120 de «SANTA MATILDE».

A experiência desse transporte tem comprovado que, em virtude do desaparecimento de descarga das pequenas Indústrias Siderúrgicas o ciclo dos vagões, dificilmente vai a menos de 8 dias. Desta forma a frota disponível permite o transporte de 700.000 toneladas anuais, o que mal dá para o atendimento do previsto para 1964. Para a previsão para 1967, considerado o mesmo ciclo, será necessário a aquisição de 102 vagões de 72 toneladas de lotação ou 82 vagões de 90 toneladas de lotação.

8.4 — Resumo da previsão de material rodante para os transportes relativos a 1967.

a) Material rodante de bitola de 1,60m.

Especificação	Quantidade
Unidades elétricas	252 unidades ou 756 carros
Carros «BUDD» de 1ª classe	9 unidades
Carros dormitórios «BUDD»	9 unidades
Carros restaurante «BUDD»	3 unidades
Carros correio e bagagem «BUDD»	3 unidades
Carros de 1ª classe de aço tipo comum	26 unidades
Carros de 2ª classe de aço tipo comum	18 unidades
Carros restaurante de aço tipo comum	6 unidades
Carros dormitórios de aço tipo comum	12 unidades
Gaiolas (animais)	120 unidades
Vagões abertos de borda	330 de 70 tons. de lotação
Vagões fechados	360 de 54 toneladas
Pranchas	100 de 54 toneladas
C.S.N. (Minério de ferro)	250 tipo «HEPPER CARS» de 75 tons. de lotação.

Gôndolas para minério de exportação, COSIPA e Indústria Nacional 1.664 de 90 tons. de lotação ou 2.080 de 72 toneladas de lotação.

b) Material rodante de bitola de 1,00m

Especificação	Quantidade
Carros de 1ª classe de aço tipo comum	18 unidades
Carros de 2ª classe de aço tipo comum	12 unidades
Carros restaurantes de aço tipo comum	4 unidades
Carros dormitórios de aço tipo comum	6 unidades
Vagões abertos de 40 toneladas de lotação	220 unidades
Vagões fechados de 40 toneladas de lotação	250 unidades
Pranchas de 40 toneladas de lotação	85 unidades
Vagões gaiolas para animais	41 unidades

8.5 — Previsão da tração necessária

O parqué de tração de bitola de 1,60m da Central hoje se compõe de:

- 20 locomotivas diesel-elétricas tipo «GE» de 600 HP série 3.011 a 3.030.
- 6 locomotivas diesel-elétricas tipo «GE» de 500 HP série 3.001 a 3.006.
- 41 locomotivas diesel-elétricas tipo «GE» de 1.000 HP série 3.101 a 3.141.
- 12 locomotivas diesel-elétricas tipo «ALCO-GE» de 1.500 HP série 3.201 a 3.212.
- 48 locomotivas diesel-elétricas tipo «NIN-GE» (Canadenses) de 1.600 HP série 3.301 a 3.348.
- 12 locomotivas diesel-elétricas tipo «BALDWIN WESTINGHOUSE» de 1.600 HP série 3.371 a 3.382.
- 45 locomotivas diesel-elétricas tipo «GE» de 1.800 HP série 3.401 a 3.420.
- 10 locomotivas diesel-elétricas «ALCO-GE» de 1.800 HP ora em celebriamento.
- 15 locomotivas elétricas de 4.600 HP série 2.101 a 2.115.
- 7 locomotivas elétricas de 4.600 HP série 2.201 a 2.207.

Exetuadas as 67 primeiras que não são próprias para tração, trens pesados ou de longo percurso e se destinam a lastros reservados

de terminais, manobra e tracionamento de trens leves e de pequeno percurso como subúrbios não elétricos, restam 118 máquinas diesel para o atendimento dos trens de passageiros de interior além Barra do Piraí e mercadorias em geral, animais e minério até mesmo no trecho eletrificado em virtude da escassez de tração elétrica. Considerando-se em cada caso, o tipo de trem, a distância média, as condições de perfil, os limites de tração, o tempo de percurso, as condições de cruzamentos, a imobilização de 20% e 24 horas de revisão semanal, se calcula que, em geral, em média, uma máquina Diesel de 1.600 HP e 1.800 HP para o minério de ferro pode produzir anualmente:

Em trens de passageiros do interior, bagagens e encomendas 59.000.000 de toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 34.590.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias (exceto minério) 71.680.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de minério de ferro 85.870.000 toneladas-quilômetro.

Conhecidas que são as toneladas-quilômetro brutas, previstas para os diferentes anos de quinquênio, deduzindo-se as relativas a passageiros de interior, bagagens e encomendas, animais e mercadorias no trecho D. Pedro II — Barra do Piraí que devem ser produzidas por tração elétrica, fácil é se determinar a tração diesel necessária na bitola larga.

Tração diesel na bitola larga

Comparando-se as toneladas-quilômetro brutas relativas ao ano de 1964, por simples divisão se chegará à conclusão de que no fim daquele ano a necessidade de tração diesel para os trens de interior, animais, mercadorias e minério será:

Passageiros de interior, encomendas e bagagens	32 máquinas
Animais	6 máquinas
Mercadorias	67 máquinas
Minério de Ferro	85 máquinas

Total 190 máquinas

Fica pois, claro que a disponibilidade de tração que hoje tem a Estrada estána esgotada no fim de 1964, ou mais precisamente, em outubro de 1964, considerando-se as 168 máquinas citadas anteriormente. Para o transporte previsto para 1967, são necessárias:

Para passageiros do interior, encomendas e bagagens	42 máquinas
Para animais	7 máquinas
Para mercadorias	80 máquinas
Para minério de ferro	159 máquinas

Total 288 máquinas

Resulta, para o transporte de 1967, que será necessária a aquisição de 288-168=120 locomotivas de 1.300 HP, ou, no mínimo, 159.55=104 de 1.800 HP (GE) e 129-113=16 de 1.500 HP.

Tração elétrica na bitola larga

O parque de tração elétrica na Estrada, para os trens pesados de passageiros, animais e mercadorias com excessão de minério de ferro, se compõe de 22 locomotivas de grande potência.

Operando-se com um raciocínio análogo ao feito em relação às máquinas diesel se conclui que, no trecho eletrificado levando-se em conta o perfil, a potência das máquinas, o percurso de circulação, as distâncias médias e o coeficiente de imobilização de 20% as locomotivas elétricas de grande potência poderão produzir:

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 54.547.000 toneladas brutas.

Em trens de animais 38.840.000 brutas.

Em trens de mercadorias 70.208.000 toneladas brutas.

A experiência tem provado que essas máquinas elétricas não aprovam no transporte de minério de ferro, razão pela qual não foram aqui consideradas para esse transporte. Com base nesses elementos e tendo em vista as tonelada-quilômetro brutas previstas tem-se:

a) Tração necessária em 1964	
Para passageiros, bagagens e encomendas	9
Para animais	1
Para mercadorias (exceto minério de ferro)	12

Total 22

Verifica-se assim que a tração elétrica da Estrada estará totalmente esgotada em 1964, principalmente observando-se que algumas das 22 locomotivas existentes não se acham em condições de trabalho.

b) Tração necessária em 1967	
Para passageiros, bagagem e encomendas	12
Para animais	2
Para mercadorias (exceto minério)	18

Total 30

Desta forma, a necessidade mínima da aquisição, será 30-22=8 máquinas de 4.600 HP.

c) Previsão da tração necessária na bitola de 1,00m

O parque de tração diesel-elétrica de bitola estreita é atualmente de 80 locomotivas que podem servir nos trens de passageiros de interior, de animais e de mercadorias.

Considerando os perfis, os percursos, as distâncias médias a potência das máquinas e o coeficiente de 20% de imobilização se pode calcular que, em média uma máquina diesel de bitola de 1.00m produz por ano:

Em trens passageiros, bagagens e encomendas 25.700.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de mercadorias 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de passageiros, bagagens e encomendas 20.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

Em trens de animais 15.000.000 toneladas-quilômetro brutas.

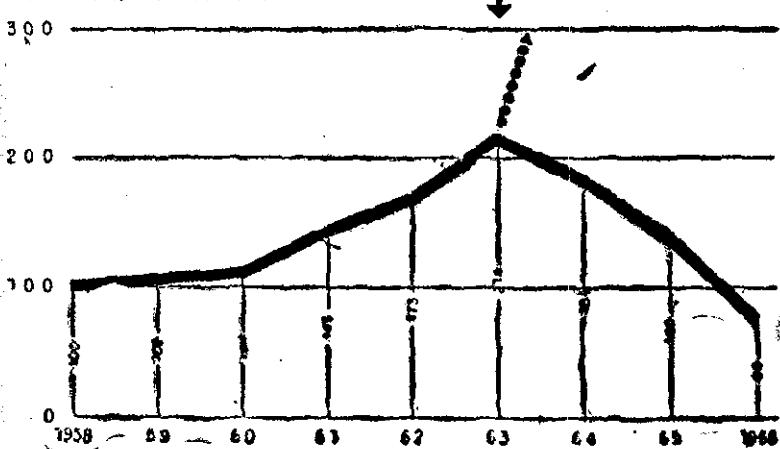
Em trens de mercadorias 20.

RFFSA
PRESIDÊNCIA

EVOLUÇÃO DO DEFÍCIT DE GESTÃO EM TÉRMINOS REAIS

ANO	VALOR NOMINAL EM CR\$ BILHÕES			ÍNDICE GERAL DE PREÇOS	DEFÍCIT REAL EM CR\$ BILHÕES DE 1964	EVOLUÇÃO	OBSERVAÇÕES
	DESPESA	RECEITA	DEFÍCIT				
1958	21,6	17,0	10,6	229	137,0	100	Apurado em balanço
1959	27,8	22,8	15,0	316	133,9	102	Idem
1960	35,4	35,6	19,8	407	136,6	104	Idem
1961	60,8	23,0	37,8	659	189,9	145	Idem
1962	102,1	33,8	68,3	848	226,9	173	Idem
1963	206,2	59,8	146,4	1673	279,8	214	Idem
(1964)	(541,0)	(98,0)	(443,0)	-	-	-	Perspectiva em março de 1964.
1964	349,1	108,1	241,4	2814	241,4	184	Apurado em balanço
1965	490,8	205,8	285,0	4379	183,1	140	Orçamento em execução
1966	536	327,2	208,8	5620	104,5	80	Orçamento aprovado

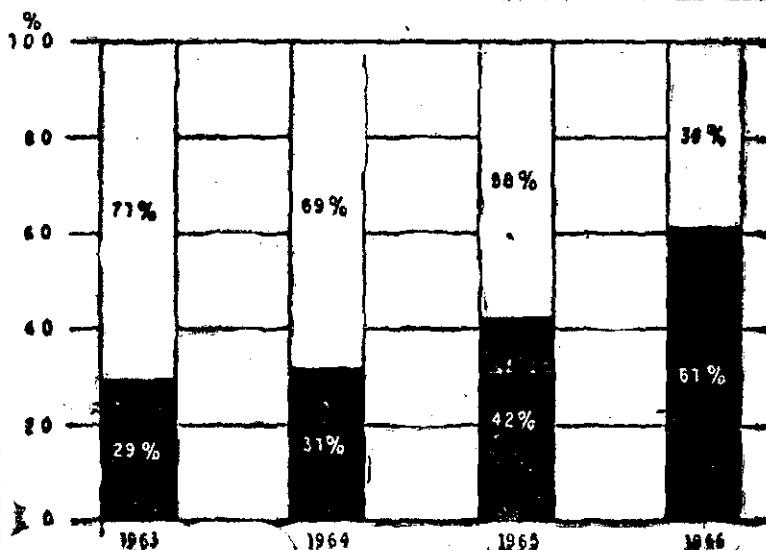
NOTA: Os índices representativos dos anos de 1965 e 1966 foram estimados considerando incrementos de 40% (de Dez/64 a Dez/65) e de 20% (de Dez/65 a Dez/66).



COBERTURA DE RECURSOS PARA CUSTEIO

(SEGUNDO A CONCEITUAÇÃO DO ATUAL
PLANO DE CONTAS DAS ESTRADAS DE FERRO)

ANO	POR CONTA DOS USUÁRIOS	POR CONTA DO TESOURO	OBSERVAÇÕES
1963	29 %	71 %	Apurado em balanço
(1964)	(78 %)	(82 %)	Perspectiva em Março de 1964
1964	31 %	69 %	Apurado em balanço
1965	42 %	58 %	Orçamento em execução
1966	51 %	39 %	Orçamento aprovado



MESA

Presidente — Moura Andrade
 Vice-Presidente — Nogueira da Gama
 1º Secretário — Dinarte Mariz
 2º Secretário — Gilberto Marinho
 3º Secretário — Barros Carvalho

4º Secretário — Cattete Pinheiro
 1º Suplente — Joaquim Parente
 2º Suplente — Guido Mondim
 3º Suplente — Sebastião Archer
 4º Suplente — Raul Giuberti

COMISSÃO DE AGRICULTURA

(7 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: José Ermírio

Vice-Presidente: Eugênio Barros

TITULARES

Eugenio Barros
 Jose Feliciano
 Lopes da Costa
 Antonio Carlos
 Julio Leite

Vivaldo Lima
 Attilio Fontana
 Dix-Huit Rosado
 Adolpho Franco
 Zacarias de Assumpção.

MDB

Argemiro de Figueiredo
 Jose Ermírio

Nelson Maculan
 Pedro Ludovico

Secretário: J. Ney Bassos Dantas

Reuniões: Quartas-feiras, às 16:00 horas.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

(11 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Milton Campos
 Vice-Presidente: Senador Wilson Gonçalves

TITULARES

Wilson Gonçalves
 Jefferson de Aguiar
 Alonso Arinos
 Heribaldo Vieira
 Eurico Rezende
 Milton Campos
 Gay da Fonseca

Filinto Müller
 Jose Feliciano
 Daniel Krieger
 Menezes Pimentel
 Benedicto Valladares
 Melo Braga
 Vasconcelos Torres

MDB

Antônio Balbino
 Arthur Virgílio
 Bezerra Neto
 Josaphat Marinho

Aarão Steinbruch
 Adalberto Sena
 Edmundo Levi
 Aurélio Viana

Secretaria: Maria Helena Bueno Brandão, Oficial Legislativo, PL-6.

Reuniões: 4ºs.-feiras, às 16 horas.

COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL

(7 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Silvestre Péricles
 Vice-Presidente: Lopes da Costa

TITULARES

Eurico Rezende
 Heribaldo Vieira
 Lopes da Costa
 Melo Braga
 Jose Guiomard

José Feliciano
 Filinto Müller
 Zacarias de Assumpção
 Benedicto Valladares
 Vasconcelos Torres

Aurélio Viana
 Silvestre Péricles

Oscar Passos
 Adalberto Sena

Secretário: Alexandre Mello

Reuniões: Terças-feiras, às 16 horas.

COMISSÃO DE ECONOMIA

(9 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Attilio Fontana
 Vice-Presidente: Arthur Virgilio

ARENA

TITULARES

Attilio Fontana
 Júlio Leite
 Jose Feliciano
 Adolpho Franco
 Melo Braga
 Domicio Gondim

SUPLENTES

Jefferson de Aguiar
 Jose Leite
 Sigefredo Pacheco
 Zacharias de Assumpção
 Dix-Huit Rosado
 Gay da Fonseca

MDB

Nelson Maculan
 Pedro Ludovico
 Arthur Virgilio

Secretário: Cláudio Carlos Rodrigues Costa
 Reuniões: Quartas-feiras às 16:30 horas

João Abrahão
 Josaphat Marinho
 Jose Ermírio

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA

(7 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Menezes Pimentel
 Vice-Presidente: Senador Padre Calazans

ARENA

TITULARES

Menezes Pimentel
 Padre Calazans
 Gay da Fonseca
 Arnon de Melo
 José Leite

SUPLENTES

Benedicto Valadarez
 Alonso Arinos
 Melo Braga
 Sigefredo Pacheco
 Antônio Carlos

MDB

Antônio Balbino
 Josaphat Marinho

Secretário: Cláudio Carlos Rodrigues Costa
 Reuniões: Quintas-feiras às 16:30 horas

Arthur Virgilio
 Edmundo Levi

COMISSÃO DE FINANÇAS

(15 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Argemiro de Figueiredo
 Vice-Presidente: Senador Irineu Bornhausen

ARENA

TITULARES

Victorino Freire
 Lobão da Silveira
 Sigefredo Pacheco
 Wilson Gonçalves
 Irineu Bornhausen
 Adolpho Franco
 José Leite
 Domicio Gondim
 Manoel Villaça
 Lopes da Costa

Attilio Fontana
 Jose Guiomard
 Eugênio Barros
 Menezes Pimentel
 Antônio Carlos
 Daniel Krieger
 Júlio Leite
 Gay da Fonseca
 Melo Braga
 Filinto Müller

MDB

Argemiro de Figueiredo
 Bezerra Neto
 João Abrahão
 Oscar Passos
 Pessoa de Queiroz

Edmundo Levi
 Josaphat Marinho
 Jose Ermírio
 Lino de Mattos
 Silvestre Péricles

Secretário: Hugo Rodrigues Figueiredo.

Reuniões: Quartas-feiras às 10 horas.